



JAUGE / CLASS RULES

C30

Principes Fondamentaux :

Toutes les règles énoncées dans la jauge Class C30 sont régies par les principes suivants :

- La fourniture standard ne peut être modifiée sauf quand cela est précisé dans les présentes règles.
- Monotypie stricte pour des raisons de maîtrises des coûts et d'équité sportive.
- Tout ce qui n'est pas expressément précisé ou autorisé dans les règles de Classe est interdit.

Fundamental Principles :

All rules set out in the Class C30 rules are governed by the following principles:

- The standard supply cannot be modified except when specified in these rules.
- Strict one design for reasons of cost control and sports equity.
- Anything not expressly specified or authorized in the Class rules is prohibited.

Sommaire / Summary

Sommaire / Summary.....	2
CHAPITRE A – REGLES FONDAMENTALES / CHAPTER A – FUNDAMENTAL RULES	5
A.1. Règles de Classe / Class Rules	5
A.2. Abréviations / Abbreviations.....	5
A.3. Autorité / Authority.....	6
A.4. Langue / Language	6
A.5. Règles de course à la voile et règles pour l'équipement des voiliers / RRS & ERS.....	6
A.6. Interprétations / Interpretations.....	7
A.7. Conformité / Compliance	7
CHAPITRE B – ORGANISATION / CHAPTER B – ORGANISATION.....	8
B.1. Fonctionnement, Conformité, Contrôles / Operations, Compliance, Controls.....	8
B.2. Jauge / Measurements	9
B.3. Certificat de Conformité / Class Compliance Certificate	12
B.4. Demandes de modification des règles de Classe (RCC30) / Requests for changes to Class Rules (C30CR).....	13
B.5. Demandes d'interprétation de certaines règles de Classe (RCC30)/ Requests for interpretation of Class Rules (C30CR)	13
B.6. Numéro de coque et voile / Hull & sails number	13
CHAPITRE C – CONDITIONS POUR COURIR / CHAPTER C – CONDITIONS FOR RUNNING	14
C.1. Courses en équipages : nombre d'équipiers / Crew races : number of crew	14
CHAPITRE D – PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET REGLES / CHAPTER D TECHNICAL SPECIFICATIONS AND RULES.....	15
D.1. Contrôles coque / Hull verifications.....	15
D.2. Modifications autorisées sur la coque / Modifications allowed on the hull.....	16
D.3. Aménagements / Interior Fittings	18
D.4. Accastillage / Deck fittings.....	19
D.5. Gréement courant / Running rigging	20
D.6. Poids / Weight	20
D.7. Appareil Propulseur / Engine	21
D.8. Equipements électriques / Electric Devices	22
D.9. Equipement Electronique / Electronics Devices	23
CHAPITRE E – APPENDICES / CHAPTER E - APPENDAGES.....	26
E.1. Quille / Keel	26
E.2. Appareil à gouverner / Steering Gear.....	28

E.3. Hélice, sail drive / Propeller, sail drive.....	30
CHAPITRE F GRÉEMENT / CHAPTER F RIGGING	30
F.1. Le mât / The mast	30
F.2. La bôme / The boom.....	32
F.3. Le bout-dehors / The bowsprit	32
CHAPITRE G LES VOILES – / CHAPTER G THE SAILS	33
G.1. Mesurage et certification / Measurement and certification	33
G.2. Limitation du nombre de voiles neuves /Limitation of new sails.....	34
G.3. Fabrication / Construction	35
G.4. Grand-voile / Mainsail	35
G.5. Génois / J2	40
G.6. Solent / J3	42
G.7. Foc de gros temps (ORC) / Heavy weather Jib.....	44
G.8. Tourmentin / Storm Jib	45
G.9. Suédoise / Storm Trysail	46
G.10. Gennaker / Flying Jib	47
G.11. Spinnakers Asymétriques / Asymmetric Spinnakers	49
CHAPITRE H – EQUIPEMENTS RÈGLEMENTAIRES, SÉCURITÉ / CHAPTER H REGULATORY EQUIPMENT, SAFETY	51
H.1. Pharmacie / Pharmacy	51
H.2. Sac ou conteneur de survie / Survival bag or container	51
H.3. Combinaison de survie / Survival Suit.....	52
H.4. Mouillages / Anchors	52
H.5. Matériel de sécurité / Security Gear	53
H.6. Réserves de boissons / Drink Reserves	55
CHAPITRE I – REGLES CONCERNANT LES EPREUVES / CHAPTER I EVENT RULES.....	56
I.1. Catégories d'épreuves / Events Categories	56
I.2. Contrôles et vérification durant une épreuve / Checks and verifications during an event	57
I.3. Plombage / Sealing.....	59
I.4 Equipements spéciaux / Special Equipment.....	61
I.5 Remorquage / Towing.....	61
I.6. Infractions aux Règle de Classe et ses Annexes / Infractions of the Class Rules and their Appendices	61
CHAPITRE J – INFRACTION AUX REGLES DE CLASSE, CONSTATEE EN DEHORS DES EPREUVES SPORTIVES / CHAPTER J INFRINGEMENTS TO CLASS RULES OUTSIDE EVENTS	65
J.1. Traitements de ces infractions / Infringements Administration.....	65



CHAPITRE A – REGLES FONDAMENTALES / CHAPTER A – FUNDAMENTAL RULES

A.1. Règles de Classe / Class Rules

A.1.1. Le Sun Fast 30 One Design est un voilier habitable de course au large, monotype, à règles de classe fermées.

Ceci signifie que le bateau dans l'état de la livraison par le constructeur ne peut pas être modifié sauf lorsque cela est clairement précisé et décrit par les présentes règles.

L'intention des présentes règles est d'assurer que les bateaux sont aussi semblables que possible en ce qui concerne la construction, les formes de la coque et des appendices, le poids, la répartition du poids, le gréement, le plan de voilure, l'accastillage et l'équipement.

A.1.2. L'utilisation de matériaux métalliques contenant plus de 0.8% de Titane, des fibres de carbone, d'aramide (Kevlar, Technora, Twaron, etc.), de para-aramide (PBO, Zylon, etc.), de copolymères à cristaux liquides de polyester (Vectran, etc.) et le Cuben est interdite, pour des raisons de coût, dans les composants autorisés et ajoutés après livraison, sauf s'ils sont clairement autorisés par les présentes règles pour des usages spécifiques.

Ces restrictions ne concernent pas les voiles, les matériaux interdits sont alors indiqués.

A.1.1. The Sun Fast 30 One Design is an offshore racing sailboat, one-design, with closed class rules.

This means that the boat, as delivered by the builder, cannot be modified except where this is clearly specified and described by these rules.

The intention of these rules is to ensure that boats are as similar as possible in construction, hull and appendage shapes, weight, weight distribution, rigging, sail plan, fittings and equipment.

A.1.2. The use of metallic materials containing more than 0.8% Titanium, carbon fibers, aramid (Kevlar, Technora, Twaron, etc.), para-aramid (PBO, Zylon, etc.), crystal copolymers polyester liquids (Vectran, etc.) and Cuben are prohibited, for cost reasons, in authorized components added after delivery, unless they are clearly authorized by these rules for specific uses.

These restrictions do not concern sails, the prohibited materials are then indicated.

A.2. Abréviations / Abbreviations

UNCL	UNCL Pôle Course du yacht Club de France / Yacht Club de France Racing Division
RORC	Royal Ocean Racing Club
COLREG	International Regulations for Preventing Collisions at Sea
FFVoile	Fédération Française de Voile / French Sailing Federation
WS	World Sailing
RCV /RRS	Règles de Course à la Voile / Racing Rules of Sailing
REV / ERS	Règles pour l'Équipement des Voiliers / Equipment Rules of Sailing
RIPAM	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
RSP/FAS	Formation premiers secours en mer / First Aid at Sea
RSO / OSR	Réglementations Spéciales Offshore / Offshore Special Regulations
AIS	Système d'identification Automatique / Automatic Identification System
ASN / DSC	Appel sélectif numérique / Digital Selective Call

LSA	Code International OMI / Live Saving Appliance
SOLAS	Convention du sauvetage de la vie humaine en mer / Save Of Live At Sea
RCC30 / C30CR	Règles de classe Class C30 / Class C30 Class Rules
CC30	Class C30
VPLP	VPLP design, Architecture Navale / Naval Architect

A.3. Autorité / Authority

A.3.1. L'autorité gestionnaire des présentes règles est l'association des propriétaires dénommée La Classe C30 , en abrégé « CC30 » dans les présentes règles. Elle est régie par ses propres statuts et son règlement intérieur.

A.3.2. La CC30 décline toute responsabilité légale relative à l'application des règles et n'acceptera aucune plainte pouvant en découler.

A.3.3. Le propriétaire du copyright des dessins et spécifications du bateau est VPLP.

A.3.1. The managing authority of these rules is the association of owners called Class C30, abbreviated "CC30" in these rules. It is governed by its own statutes and rules of procedure.

A.3.2. The CC30 declines all legal responsibility relating to the application of the rules and will not accept any complaint that may arise therefrom.

A.3.3. The copyright owner of the boat designs and specifications is VPLP

A.4. Langue / Language

Les langues officielles des règles de Classe (RCC30) sont le Français et l'Anglais, en cas de désaccord sur une traduction, le français prévaudra.

The official languages of the Class rules (C30CR) are French and English. In case of disagreement on a translation, French will prevail.

A.5. Règles de course à la voile et règles pour l'équipement des voiliers / RRS & ERS

Les présentes règles de Classe (RCC30) doivent être lues et appliquées accompagnées des **REV**, des **RCV** et des **RSO**.

La règle 51 des RCV est amendée et remplacée par les règles suivantes :

- Les équipements non scellés, les équipements internes, empilables, lorsqu'ils ne sont pas utilisés aux fins prévus, doivent être stockés sous le pont ; ces articles peuvent être déplacés vers n'importe quelle position à l'intérieur de la coque.
- Les voiles lorsqu'elles se trouvent au-dessus du pont peuvent être arrimées n'importe où à l'intérieur d'une zone délimitée par les

These Class rules (C30CR) must be read and applied together with the **ERS**, **RRS** and **OSR**.

RRS Rule 51 is amended and replaced by the following rules:

- Unsealed equipment, internal equipment, stackable, when not in use for its intended purpose, should be stored below deck; these items can be moved to any position inside the hull.
- Sails when above deck may be stowed anywhere within an area bounded by stanchions and pulpits. However, it is forbidden to store sails on life rafts.

chandeliers et les balcons. Toutefois il est interdit de stocker des voiles sur les radeaux de sauvetage.

A.6. Interprétations / Interpretations

Toute interprétation des règles de Classe (RCC30) ne peut être faite que par la Commission Jauge de la Classe (CC30). Cette Commission peut s'entourer à sa discrétion de membre de la Classe (CC30), d'un mesureur de la Classe (CC30), de personnalités extérieures à la Classe (CC30) qui agissent alors comme « sachant ».

Les débats internes à la Commission de jauge sont confidentiels, seules les conclusions sont publiées et diffusées aux adhérents de la Classe (CC30) à jour de leur cotisation.

Any interpretation of the Class Rules (C30CR) can only be made by the Class Rating Committee (CC30). This Commission can surround itself, at its discretion, with a member of the Class (CC30), a Class measurer (CC30), personalities from outside the Class (CC30) who then act as "knowledgeable".

The internal debates of the Gauging Commission are confidential, only the conclusions are published and distributed to members of the Class (CC30) up to date with their subscription.

A.7. Conformité / Compliance

Directive CE : le Sun Fast 30 One Design a été soumis à une procédure d'évaluation de la conformité spécifiée dans la directive pour obtenir le marquage CE (directive 2013/53). Il n'entre pas dans les compétences de la CC30 de vérifier la conformité à la directive CE.

Règles de Classe (RCC30) : Le Sun Fast One Design est soumis à des Règles de Classe définies dans le présent document. Ces règles de Classe sont liées à des valeurs nominales, des tolérances qui s'appliquent sur les dimensions, les masses, les formes, les positions relatives entre les appendices. On parlera de certificat de conformité aux Règles de Classe.

CE directive : the Sun Fast 30 One Design has undergone a conformity assessment procedure specified in the directive to obtain CE marking (directive 2013/53). It is not within the scope of the CC30 to verify compliance with the EC directive.

Class Rules (C30CR) : The Sun Fast One Design is subject to Class Rules defined in this document. These class rules are linked to nominal values, tolerances that apply to dimensions, masses, shapes, relative positions between the appendages. For the Class Rules purpose, a certificate of conformity will be in use.

CHAPITRE B – ORGANISATION / CHAPTER B – ORGANISATION

B.1. Fonctionnement, Conformité, Contrôles / Operations, Compliance, Controls

B.1.1. Identification du bateau / Identification of the boat

B.1.1.1. Les numéros de coque attribués par CC30 sont les numéros de série de fabrication identifiant les coques (exemple « 007 »), extrait du numéro HIN : FR-SPBWP007G724.

Un numéro de voile , identique au numéro de coque, est délivré par CC30. Ce numéro est identique dans les voiles et sur le roof. Il doit également être présent sur un cagnard disponible à bord selon la catégorie RSO de la course: ([voir RSO 4.01.2](#))

B.1.1.2. Le numéro de fabrication, nommé Numéro HIN, est attribué par le constructeur suivant la norme ISO 10087 :

Le numéro HIN est gravé par le constructeur sur le haut du tableau arrière à tribord et doit être visible.

HIN : FR-SPBWP001G324

001 numéro de coque

B.1.1.1. The hull numbers assigned by CC30 are the manufacturing serial numbers identifying the hulls (example "007"), extracted from the HIN number: FR-SPBWP007G724.

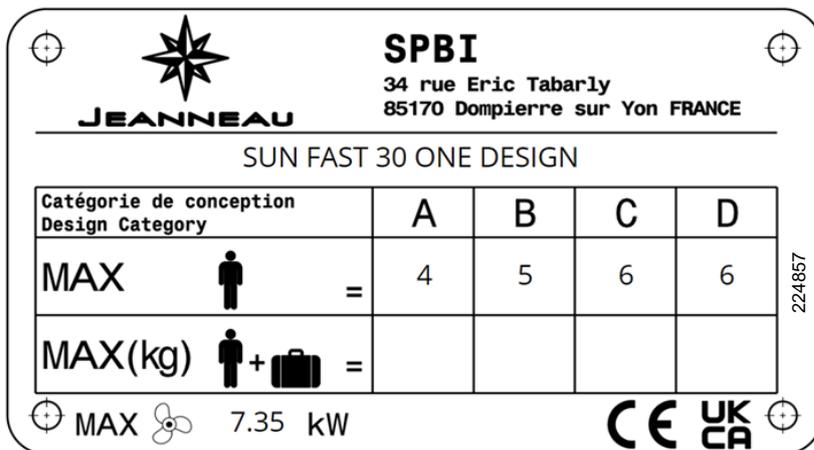
A sail number, identical to the hull number, is issued by CC30. This number is identical in the sails. It must also be present on a dodger available on board: depending on the OSR category of the race: ([see OSR 4.01.2](#))

B.1.1.2. The manufacturing number, named HIN number, is assigned by the manufacturer according to the ISO 10087 standard:

The HIN number is stamped by the builder on the top of the starboard transom and must be visible.

HIN : FR-SPBWP001G324

001 : hull number



B.1.1.3. Le nom du bateau (acte de francisation ou équivalents pour les bateaux sous pavillons étrangers) et son quartier maritime doivent figurer sur le tableau arrière.

B.1.2. A l’achat du bateau neuf, le propriétaire reçoit du vendeur la facture, les différents bulletins de garantie, les notices d’utilisation, le manuel du propriétaire, les documents permettant l’inscription auprès des Affaires

B.1.1.3. The name of the boat (deed of francization or equivalent for boats under foreign flags) and its maritime district must appear on the transom.

B.1.2. Upon purchase of the new boat, the owner receives from the seller the invoice, the various guarantee slips, the instructions for use, the owner's manual, the documents allowing registration with the Maritime Affairs and

Maritimes et des Douanes, et, de La Classe (CC30), le certificat de conformité.

B.1.3. Les propriétaires et les skippers doivent être membres de La Classe (CC30) et pour cela verser une cotisation annuelle dont le montant est décidé en assemblée générale. Le certificat de conformité est lié à l'adhésion annuelle à la classe du propriétaire

B.1.4. Vente du bateau

En cas de vente du bateau, le certificat de conformité est mis à jour au nom du nouveau propriétaire.

Customs authorities, and, from The Class (CC30) the certificate of conformity.

B.1.3. Owners and skippers must be members of The Class (CC30) and for this pay an annual fee, the amount of which is decided at the general meeting. The certificate of conformity is linked to the owner's annual class membership

B.1.4. Sale of the boat

When the boat is sold, the certificate of conformity is updated in the name of the new owner.

B.2. Jauge / Measurements

B.2.1. Les bateaux, leur équipement et leurs voiles ne peuvent être certifiés et contrôlés que par des mesureurs agréés par la Classe (CC30) et disposant des timbres officiels, dont la liste est donnée en **annexe A**.

B.2.2. Aucun propriétaire ne peut cependant certifier ni contrôler son propre matériel, ni un fabricant de voiles sa propre production (sauf pour ce dernier point, délégation accordée par CC30).

B.2.3. Les certifications et contrôles doivent être exécutés à partir des documents officiels, c'est-à-dire des présentes règles (RCC30) et des dessins qui en font partie, des formulaires de mesures, des *RCV*, des *RSO*, et des **REV**.

B.2.4. Les certificats et contrôles doivent être conduits suivant les **REV** sauf lorsque la méthode est décrites par les présentes règles.

B.2.5. Après certification et émission du certificat de conformité aux RCC30, il appartient au propriétaire de s'assurer que son matériel est à tout moment conforme aux règles.

B.2.5.1. A la demande du propriétaire et à ses frais uniquement, des contrôles de certification peuvent être effectués concernant la conformité des appendices quille et gouvernails et la pesée volontaire Prêt A Naviguer (PAN) du bateau. La

B.2.1. The boats, their equipment and their sails can only be certified and checked by measurers approved by the Class (CC30) and who have official stamps, the list of which is given in **appendix A**.

B.2.2. However, no owner can certify or control his own equipment, nor a sailmaker his own production (unless delegated by CC30).

B.2.3. Certifications and checks must be carried out using official documents, i.e. these rules (C30CR) and the drawings which form part of them, measurement forms, *RRS*, *OSR* and **ERS**.

B.2.4. The certificates and controls must be carried out according to the **ERS** except when the method is described by these rules.

B.2.5. After certification and issuance of the certificate of compliance with C30CR, it is the owner's responsibility to ensure that their equipment complies with the rules at all times.

B.2.5.1. At the request of the owner and at his expense only, certification checks can be carried out concerning the conformity of the keel and rudder appendages and the Ready To Sail (RTS) weighing of the boat. The quantity of corrective

quantité de poids correcteurs ne peut être réduite qu'une fois par année calendaire.

B.2.6. Le Bureau de La Classe (CC30) peut, en dehors des épreuves, ordonner pour tout bateau la vérification de la conformité de la coque, du pont, des appendices, du gréement ou de toute autre partie du bateau, à l'état de la livraison d'origine ou aux présentes règles.

Tous travaux affectant le bateau structurellement (par ex : dépose de la quille, etc...) doivent être préalablement autorisés par la Classe (CC30) qui pourra déléguer un mesureur Classe (CC30) ou un membre pour contrôle (imprimé de demande de travaux en **formulaire C** ou déquillage/requillage en **formulaire D**). A l'issue de ces contrôles le certificat de conformité sera alors renouvelé.

Les frais de déplacement du mesureur Classe (CC30) sont à la charge du demandeur. Les dates, lieux et la durée prévue des travaux doivent être préalablement communiqués à La Classe (CC30).

En cas de défaut de déclaration, un contrôle complet du bateau pourra être réalisé aux frais du responsable du bateau.

B.2.7.1. Contrôles hors épreuves.

Les bateaux désignés par La Classe (CC30) suite à un chantier ou pour une gestion optimale du panel des pesées devront être pesés. Les bateaux pesés en dessous du poids référencé en [D.6.1. Poids] devront se mettre en conformité. Le représentant du bateau devra remettre au mesureur Classe (CC30), en amont du contrôle, le déclaratif en **formulaire E**. Les frais liés à la pesée sont à la charge du responsable du bateau.

B.2.7.2. Contrôles avant épreuves

Dans les 15 jours avant la mise à disposition de chaque course du circuit CC30, des contrôles portant sur les masses, les géométries des appendices, la géométrie générale, les équipements pourront être réalisés par la commission de jauge. Les bateaux pesés en dessous du poids référencé en [D.6.1. Poids]

weights can only be reduced once per calendar year.

B.2.6. The Office of the Class (CC30) may, outside of the events, order for any boat the verification of the conformity of the hull, the deck, the appendages, the rigging or any other part of the boat, with the state of the original delivery or these rules

All work affecting the boat structurally (e.g. removal of the keel, etc.) must be authorized in advance by the Class (CC30) who may delegate a Class measurer (CC30) or a member for control (work request **form C** or keel work in **form D**). At the end of these checks, the certificate of conformity will then be renewed.

The travel expenses of the Class measurer (CC30) are the responsibility of the applicant. The dates, places and expected duration of the work must be communicated to CC30 in advance.

In the event of failure to declare, a complete inspection of the boat may be carried out at the expense of the person responsible for the boat.

B.2.7.1. Common checks.

The boats designated by CC30 following some works or for optimal management of the weighing panel must be weighed. Boats weighed below the weight referenced in [D.6.1 Weight.] will have to comply. The representative of the boat must give the Class measurer (CC30), before the inspection, the declaration in **form E**. The costs related to the weighing are the responsibility of the person in charge of the boat.

B.2.7.2. Checks before races

In the 15 days before the availability of each race on the CC30 circuit, checks relating to the masses, the geometries of the appendages, the general geometry, the equipment may be carried out by the measurement commission. Boats weighed below the weight referenced in [D.6.1 Weight.] will have to comply for the event. Boats whose appendages are not in compliance will

devront se mettre en conformité pour l'épreuve. Les bateaux dont les appendices ne sont pas en conformités devront se mettre en conformité pour l'épreuve. Le représentant du bateau devra remettre au mesureur Classe (CC30), en amont du contrôle, le déclaratif en **formulaire E**.

B.2.8. Contrôle d'épreuve (voir I.2. Contrôles et vérification durant une épreuve)

B.2.8.1. Contrôles systématiques

Ces contrôles concernent tous les bateaux et portent sur l'armement de sécurité et les déclarations sur l'honneur (voiles embarquées, moyens de communications, ...). D'autres contrôles peuvent être demandés par l'organisation.

B.2.8.2. Contrôles aléatoires

Des contrôles peuvent être effectués à l'initiative des arbitres (Comité de Course, Jury, Comité Technique) éventuellement à la demande de La Classe (CC30), à tout moment en cours d'épreuve, c'est-à-dire depuis le jour et l'heure à partir desquels les concurrents doivent être à la disposition de l'organisation et jusqu'à l'arrivée à terre du dernier concurrent de la dernière course, sauf pendant les courses elles-mêmes, suivant ce qui est raisonnable compte tenu de la nature et de la durée des contrôles, des moyens disponibles et du programme de l'épreuve.

Ces contrôles peuvent porter sur :

- Les voiles embarquées : conformité aux règles de Classe (CC30), marque de certifications, etc ..
- Les appendices (dimensions, positions, avec utilisation des gabarits)
- Le poids du bateau (présence éventuelle de poids correcteurs)
- Equipements électroniques (conformité avec les règles de Classe (CC30))
- Aménagements
- Accastillage
- Equipements de sécurité (pharmacie, ...)
- Etc

have to comply for the event. The representative of the boat must give the Class measurer (CC30), before the inspection, the declaration in **form E**.

B.2.8. Checks during races (see I.2 Controls and verification during an event)

B.2.8.1. Systematic Checks

These checks concern all boats and relate to safety equipment and sworn statements (sails on board, means of communication, etc.). Other checks may be requested by the organisation.

B.2.8.2. Random checks

Controls can be carried out at the initiative of the referees (Race Committee, Jury, Technical Committee) possibly at the request of CC30, at any time during the event, i.e. from the day and time from which the competitors must be at the disposal of the organization and until the arrival ashore of the last competitor of the last race, except during the races themselves, according to what is reasonable taking into account the nature and duration of the controls, the means available and the program of the event.

These checks may relate to:

- Sails on board: compliance with Class rules (CC30), certification mark, etc..
- Appendages (dimensions, positions, using shape templates)
- The weight of the boat (possible presence of corrective weights)
- Electronic equipment (compliance with Class rules (CC30))
- Facilities
- Fittings
- Safety equipment (pharmacy, etc.)
- Etc

B.2.9. Instruments de mesure et de contrôles

Les instruments de mesures et de contrôles utilisés doivent être :

- Pour les mesures de longueur : de la classe II des normes européennes
- Pour les pesées, soit des instruments de précision 0,2% de l'étendue de mesure à condition de disposer de leur certificat d'étalonnage daté de moins d'un an, soit des instruments de classe III (Décret du 27 mars 1991) ou d'instruments à 3000 échelons
- Les gabarits décrits dans les présentes règles.
- Le passage entre la notion de poids (Newton) et de masse (Kilogramme) sera réalisé en prenant $g=9.81 \text{ m/s}^2$

B.2.9. Measurement and control instruments

The measuring and control instruments used must be:

- For length measurements: class II of European standards
- For weighing, either precision instruments 0.2% of the measuring range provided they have their calibration certificate dated less than one year, or class III instruments (Decree of March 27, 1991) or instruments with 3000 steps
- The templates described in these rules.
- The passage between the concept of weight (Newton) and mass (Kilogram) will be carried out by taking $g=9.81 \text{ m/s}^2$

B.3. Certificat de Conformité / Class Compliance Certificate

Un certificat de conformité est délivré par la Classe (CC30) au propriétaire lors de la livraison. Il certifie que le bateau tel que fourni par le constructeur, identifié par son numéro de fabrication est conforme aux plans et spécification de l'architecte, à la réalisation standard par le constructeur et aux règles de Classe (CC30).

Il indique la valeur des poids correcteurs, le numéro du bateau, le numéro de moteur, le numéro de mat, la date initiale de mesure des voiles (première mise en service).

Le propriétaire s'engage sur l'honneur à maintenir et à veiller à ce que son bateau reste conforme aux règles.

Le skipper du bateau, s'il est différent du propriétaire est réputé, vis-à-vis de la Classe (CC30) et de ses règles prendre cet engagement à sa charge à compter de sa prise de possession du bateau et doit signer lui-même, le jour de sa prise de possession du bateau, cet engagement sur l'honneur à maintenir et à veiller à ce que son bateau reste conforme aux règles. Il est tenu par ses règles jusqu'au jour où le propriétaire reprend effectivement possession du bateau.

A certificate of conformity is issued by the Class (CC30) to the owner upon delivery. It certifies that the boat as supplied by the manufacturer, identified by its manufacturing number, complies with the plans and specifications of the architect, the standard construction by the manufacturer and the Class rules (CC30).

It indicates the value of the correction weights, the boat number, the engine number, the mast number, the initial date of sail measurement (first commissioning).

The owner undertakes on his honour to maintain and ensure that his boat remains compliant with the rules.

The skipper of the boat, if he is different from the owner, is deemed, with regard to the Class (CC30) and its rules, to take on this commitment from the moment he takes possession of the boat and must sign it himself. even, on the day he takes possession of the boat, this commitment on honour to maintain and ensure that his boat remains compliant with the rules. He is bound by his rules until the day the owner actually regains possession of the boat.

Le skipper, lorsqu'il est différent du propriétaire, peut, lors de la prise de possession du bateau, demander à la Classe (CC30) une visite de conformité. Cette dernière lui sera alors facturée par la Classe (CC30).

Tout bateau sans certificat de conformité, dont le certificat a été suspendu ; dont le certificat n'a pas été renouvelé ne peut pas participer à une épreuve régit par les présentes règles.

The skipper, when different from the owner, may, upon taking possession of the boat, ask the Class (CC30) for a compliance inspection. The latter will then be invoiced by the Class (CC30).

Any boat without a certificate of conformity, whose certificate has been suspended; whose certificate has not been renewed cannot participate in an event governed by these rules.

B.4. Demandes de modification des règles de Classe (RCC30) / Requests for changes to Class Rules (C30CR)

Voir le **formulaire : A** : Formulaire : demande de modification des règles de Classe

See the **form : A** : Form : Class rules modification request

B.5. Demandes d'interprétation de certaines règles de Classe (RCC30)/ Requests for interpretation of Class Rules (C30CR)

Voir le **formulaire : B** : Formulaire : demande d'interprétation des règles de Classe

See **form : B** : Form : Request for interpretation of Class Rules.

B.6. Numéro de coque et voile / Hull & sails number

B.6.1. Le numéro de voile est identique au numéro de coque, composé de quatre chiffres, précédé par un identifiant par pays.

Exemple : FRA 0020

B.6.2. Le numéro de voile du bateau, de la même dimension qu'en G.4.5. Emblème, numéros de voile et décoration des règles de Classe en vigueur (RCC30), doit être apposé en caractères pleins, d'une couleur contrastée sur un cagnard disponible à bord (car non présent sur le pont) RSO 4.01.2.(RSO cat 1,2,3).

B.6.1. The sail number is identical to the hull number, composed of four digits, preceded by a country identifier.

Example: FRA 0020

B.6.2. The sail number of the boat, of the same dimension as in G.4.5. Emblem, sail numbers and decoration of the rules of La Class (C30CR), must be affixed in solid characters, in a contrasting color on an available dodger on board (because not present on deck) OSR 4.01.2.(OSR cat 1,2,3).

CHAPITRE C – CONDITIONS POUR COURIR / CHAPTER C – CONDITIONS FOR RUNNING

Un bateau ne peut être admis à courir que :

- s'il dispose d'un certificat de conformité valide.
- s'il répond aux exigences des RSO, éventuellement modifiées par les RCC30 pour la catégorie de course concernée telles que définies dans l'avis de course et/ou instructions de courses ou avenants.
- si son propriétaire et son skipper (et co-skipper pour les courses en double) sont membres de la Classe (CC30), à jour de leur cotisation.

Pour les courses en équipage, la catégorie CE limite le nombre d'équipiers (voir plaque CE) :

- Catégorie A (CE) 4 personnes,
- Catégorie B (CE) 5 personnes,
- Catégorie C (CE) 6 personnes

Note : Voir RSO section 3 et en particulier 3.03.2 et 3.04.1. Les courses de catégorie 2,1,0 (RSO) imposent le respect de la norme CE catégorie A, les courses de catégorie 3 imposent le respect de la norme CE catégorie B.

A boat can only be admitted to race:

- if it has a valid certificate of conformity.
- if it meets the requirements of the OSR, possibly modified by the C30CR for the race category concerned as defined in the notice of race and/or racing instructions or amendments.
- if its owner and skipper (and co-skipper for double-handed races) are members of the Class (CC30), up to date with their subscriptions.

For crew races, the CE category limits the number of crew members (see CE plate):

- Category A (CE) 4 people,
- Category B (CE) 5 people,
- Category C (CE) 6 people

Note: See OSR section 3 and in particular 3.03.2 and 3.04.1. Category 2,1,0 (OSR) races require compliance with the CE category A standard, category 3 races require compliance with the CE category B standard.

C.1. Courses en équipages : nombre d'équipiers / Crew races : number of crew

Pour les courses en équipage, le nombre maximum d'équipiers est fixé à 5 pour les courses qui imposent une catégorie de conception D, C, ou B. et 4 pour les courses qui imposent une catégorie de conception A (transatlantiques par exemple).

Le poids maximum de l'équipage est fixé à 375 kg pour 5 équipiers maximum, sauf pour les courses qui s'effectuent dans le respect de la catégorie A (CE) ou si le radeau présent à bord est un radeau 4 places et que sa présence est imposée par la catégorie RSO de la course, Le nombre d'équipiers maximum est alors de 4, la limite de poids restant identique Pesée hors équipements, cirés

For crewed races, the maximum number of crew members is set at 5 for races which impose a design category D, C, or B. and 4 for races which impose a design category A (transatlantic for example).

The maximum weight of the crew is set at 375 kg for a maximum of 5 team members, except for races which are carried out in compliance with category A (CE) or if the liferaft present on board is a 4-pax liferaft and its presence is imposed by the OSR category of the race. The maximum number of crew members is then 4 with the weight limit remaining the same. Weighing excluding equipment, sailing gear, etc.

CHAPITRE D – PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET REGLES / CHAPTER D TECHNICAL SPECIFICATIONS AND RULES

Généralités

La coque, le pont, les contre-moules, la structure, l'aménagement intérieur, la motorisation, les équipements, ainsi que le lest, les safrans, les espars, et les voiles, doivent être conformes aux spécifications et descriptifs de construction, aux plans officiels, aux RCC30, aux annexes, aux interprétations et/ou modifications décrites dans les présentes règles.

Le bateau dans l'état de la livraison par le constructeur ne peut pas être modifié sauf lorsque cela est clairement précisé et décrit par les présentes règles.

Exceptés les cas précisés, il est interdit de percer, reconstruire, remplacer des matériaux, changer la forme ou les contours de la coque, du pont, des contre-moules, dans le but de diminuer le poids, d'améliorer ou de diminuer le moment d'inertie, et d'une manière directe ou indirecte d'améliorer les performances.

La pose par perçage ou collage d'accastillage complémentaire (bloqueurs, taquets, padeyes (y compris textiles), poulies, rails, etc.) est interdite exception faites des cas précisés.

Rappel de la règle 53 des RCV ; « Résistance au frottement » Un bateau ne doit pas expulser ou laisser filer de substance telle qu'un polymère ni avoir une texture spéciale des surfaces qui pourrait améliorer les caractéristiques de l'écoulement de l'eau à l'intérieur de la couche limite.

En aucun cas les marques de contrôles de jauge de coque, références gravées sur la coque ne doivent être masquées.

General

The hull, deck, counter-moulds, structure, interior fittings, engine, equipment, as well as ballast, rudders, spars, and sails, must comply with the specifications and construction descriptions, to the official plans, the C30CR, the annexes, the interpretations and/or modifications described in these rules.

The boat in the condition delivered by the manufacturer cannot be modified except when this is clearly specified and described by these rules.

Except in specified cases, it is prohibited to drill, reconstruct, replace materials, change the shape or contours of the hull, deck, counter-moulds, with the aim of reducing the weight, improving or reducing the moment of inertia, and in a direct or indirect way to improve performance.

The installation by drilling or gluing of additional fittings (blockers, cleats, padeyes (including textiles), pulleys, rails, etc.) is prohibited except in specified cases.

Reminder of rule 53 of the RRS; "Skin Friction" A boat shall not eject or release a substance, such as a polymer, or have specially textured surfaces that could improve the character of the flow of water inside the boundary layer.

Under no circumstances should the hull check marks or references engraved on the hull be hidden.

D.1. Contrôles coque / Hull verifications

Toute modification de la forme de la coque est interdite.

Any modification to the shape of the hull is prohibited.

La classe se réserve le droit de procéder à des contrôles à l'aide de gabarits définis par le chantier afin de vérifier la conformité aux plans.

The class reserves the right to carry out checks using templates defined by the yard in order to verify compliance with the plans.

D.2. Modifications autorisées sur la coque / Modifications allowed on the hull

La coque, sa structure, ses aménagements, ses équipements, son accastillage et le joint pont/coque tels qu'ils sont livrés par le fabricant ne peuvent être modifiés sauf si cela est précisé dans les présentes règles. Les parties antidérapantes du roof, du tableau arrière et du pont ne doivent pas être poncées. Aucun élément faisant partie de la fourniture du chantier ne peut être débarqué pour courir (les aménagements tout particulièrement).

The hull, its structure, its fittings, its equipment, its fittings and the deck/hull joint as delivered by the manufacturer cannot be modified unless this is specified in these rules. The non-slip parts of the roof, transom and deck must not be sanded. No element forming part of the site supply may be unloaded for running (particularly fittings).

Voir Inventaire en :

- Annexe B : Aménagements / Equipement standard
- Annexe C : Gréements courants / Equipement standard
- Annexe D : Accastillage / Equipement standard
- Annexe E : Gréements dormants / Equipement standard
- Annexe F : Mat/Bôme/Bout dehors
- Annexe G : Equipement Electrique / Equipement standard
- Annexe H : Equipement Electronique / Equipement standard
- Annexe I : Système de Propulsion
- Annexe K : Système de Barre (Barre/safran)
- Annexe R et S : Equipements de sécurité / Plombage
- Annexe P: Emplacement Equipements de sécurité / Plombage

See Inventory in:

- Appendix B: Facilities / Standard equipment
- Appendix C: Running rigging / Standard equipment
- Appendix D: Fittings / Standard equipment
- Appendix E: Standing rigging / Standard equipment
- Appendix F: Mast/Boom/Bowsprit
- Appendix G: Electrical Equipment / Standard Equipment
- Appendix H: Electronic Equipment / Standard Equipment
- Appendix I: Propulsion System
- Appendix K: Steering System (Bar/rudder)
- Appendix R and S: Safety equipment / Sealing
- Appendix P: Location of safety equipment / Sealing

For this paragraph only, the hull includes the hull itself, the deck, the cockpit, the interior fittings attached to the hull, the propeller, the sail-drive.

Pour ce paragraphe seulement, la coque comprend la coque elle-même, le pont, le cockpit, les aménagements intérieurs fixés à la coque, l'hélice, le sail-drive.

D.2.1. Peinture et décoration

La peinture, l'utilisation de vinyle, et la décoration de la coque sont libres sous réserve de respecter les règles relatives à la publicité

D.2.1. Paint & Covering

Painting, use of vinyl, and decoration of the hull are free provided that the rules relating to advertising are respected (see code 20 World

(voir code 20 World Sailing) et de conserver visibles en permanence les logotypes constructeurs, de la classe et du sponsor de classe.

Voir annexe Q : Marquage/publicité

D.2.2. Perçages

Les perçages débouchant sur l'extérieur (pont, cockpit) ne sont pas autorisés.

Les perçages ne sont pas autorisés à l'intérieur de la coque pour permettre la fixation des matériels non livrés en standard par le chantier mais obligatoires ou autrement autorisés.

L'usage de padeyes textiles (collées) est autorisé pour fixer des accessoires autorisés (poches à drisses, mains courantes, etc.), voir Annexe B et C Equipement optionnel.

Le passage de câbles électriques/électroniques complémentaires pour les afficheurs de mats est prévu dans le pied de mat

D.2.3. Enduits et mastic

Ils sont autorisés pour réparer des défauts mineurs d'état de surface (rayures).

Il est autorisé d'améliorer l'écoulement hydrodynamique autour des capteurs électroniques de type loch / sondeur, autour des entrées et sortie d'eau (WC).

Sailing) and that the manufacturer, class and sponsor logos are permanently visible.

See appendix Q: Marking/advertising

D.2.2. Drilling

Drilling openings leading to the exterior (deck, cockpit) are not authorized.

Drilling is not authorized inside the hull to allow the attachment of materials not delivered as standard by the shipyard but mandatory or otherwise authorized.

The use of textile padeyes (glued) is authorized to attach authorized accessories (halyard pockets, handrails, etc.), see Appendix B and C Optional equipment.

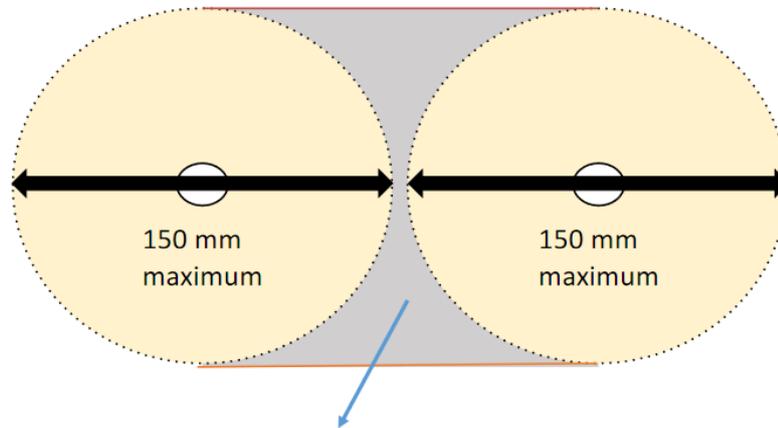
The passage of additional electrical/electronic cables for the mast displays is provided in the mast foot.

D.2.3. Coatings and mastic

They are authorized to repair minor surface defects (scratches).

It is authorized to improve the hydrodynamic flow around electronic sensors such as the speedo, around water inlets and outlets (toilets).

Ragrage passes-coques sondeur et speedo



La zone grise sur ce schéma peut être enduite

D.2.4 Antidérapant

L'application de bandes adhésives ou de peintures antidérapantes est autorisée sans restriction.

D.2.4 Anti-slip

The application of adhesive strips or anti-slip paints is authorized without restriction.

D.3. Aménagements / Interior Fittings

Les aménagements standards et optionnels sont décrits en [Annexe B](#).

Standard and optional fittings are described in [Appendix B](#).

D.2.3.1. Des systèmes anti-roulis constitués de toiles, de joncs, de bouts, de padeyes textiles ou de sandows sont autorisés pour le stockage des matériels embarqués. Des mains courantes textiles et fixées par collage (padeye textile) peuvent être installées, [voir Annexe B](#).

D.2.3.1. Anti-roll systems made of canvas, rods, ends, textile padeyes or bungee cords are authorized for the storage of on-board equipment. Textile and glued handrails (textile padeye) can be installed, [see Appendix B](#).

D.2.3.2. Un hamac supplémentaire peut être installé à l'avant.

D.2.3.2. An additional hammock can be installed at the front compartment.

D.2.3.4. Porte de descente

La porte de descente ne peut être remplacée, si ce n'est par le modèle standard fourni avec le bateau, elle doit comporter une retenue textile ([voir RSO 3.08.4.b.ii](#)).

D.2.3.4. Companionway door

The companionway door cannot be replaced, except with the standard model supplied with the boat, it must include a textile retainer ([see OSR 3.08.4.b.ii](#)).

D.4. Accastillage / Deck fittings

D.4.1. L'équipement de pont et l'accastillage sont définis par l'annexe D, Equipement standard. Ils ne doivent être ni modifiés ni déplacés ; ils ne peuvent être remplacés que par des constituants de même référence, sauf ce qui est autorisé et précisé ci-dessous :

- Des cales peuvent être ajoutées sous les taquets coinçeurs, poulies plat pont et bloqueur de drisses.
- Les guides (pontets) des taquets à bille peuvent être déposées ou modifiés.
- Les taquets coinçeurs à mâchoires peuvent être remplacés par d'autres modèles ayant des fixations identiques (diamètre et écartement des vis).
- Pour la cascade de Hale-bas de bôme et de pataras, des poulies ou anneaux de friction peuvent être supprimés mais aucun ajouté.
- Certaines poulies peuvent être remplacées par des anneaux de friction (voir le détail de l'accastillage prévu).

D.4.2. De l'équipement et de l'accastillage supplémentaires limités à ceux définis dans l'annexe D : Equipement optionnel sont autorisés.

De l'accastillage « volant » supplémentaire pouvant notamment servir de matériel de rechange est autorisé sous réserve que :

- Ce matériel soit autorisé voir Annexe D
- Que ce matériel ne soit ni collé, ni vissé, ni cousu et que son démontage soit facilité pour les pesées.

D.4.3. Filières

Voir RSO 3.14. Les filières supérieures doivent être tendues : la flèche ne doit pas dépasser 50 mm lorsqu'on applique un poids de 4 kg à mi-distance de 2 supports.

Les filières intermédiaires doivent être en accord avec les RSO : la flèche ne doit pas

D.4.1. Deck equipment and fittings are defined by Appendix D, Standard Equipment. They must not be modified or moved; they can only be replaced by constituents of the same reference, except as authorized and specified below:

- Shims can be added under the cam cleats, flat deck blocks and halyard blockers.
- The guides (triggers) of the ball cleats can be removed or modified
- The jaw cleats can be replaced by other models with identical fixings (diameter and spacing of the screws).
- For the boom and backstay cascade, blocks or friction rings can be removed but none added.
- Some blocks can be replaced by friction rings (see details of the planned fittings).

D.4.2. Additional equipment and fittings limited to those defined in Appendix D: Optional Equipment are authorized.

Additional "flying" fittings which can be used in particular as spare equipment :

- when listed in Appendix D.
- this material is neither glued, nor screwed, nor sewn and that its dismantling is facilitated for weighing.

D.4.3. Lifelines

See OSR 3.14. The upper lines must be tight: the deflection must not exceed 50 mm when a weight of 4 kg is applied halfway between 2 supports.

The intermediate lifelines must be in accordance with the OSR: the deflection must not exceed

dépasser 120mm lorsqu'on applique un poids de 4kg à mi-distance de 2 supports.

Les filières ne doivent pas être gainées.

Les filières textiles ne sont pas autorisées

Une protection en mousse est autorisée

Une fixation libre est autorisée tant qu'elle respecte l'article 3.14. des RSO.

Les filières sont de type INOX monotonon 1x19 D 04mm non gainée (fourniture SPARCRAFT).

120mm when a weight of 4kg is applied halfway between 2 supports.

The lines must not be sheathed.

Textile lifelines are not authorized

Foam protection is permitted.

Free attachment is permitted as long as it complies with article 3.14. of the OSR.

The lifelines should be made of stainless steel single-strand type 1x19 D04mm unsheathed (SPARCRAFT supply).

D.5. Gréement courant / Running rigging

Le gréement courant doit rester conforme aux spécifications données en **annexe C**.

- Pour la cascade de Hale-bas de bôme et de pataras, des poulies peuvent être supprimées mais aucune ajoutée. La démultiplication maximum est de 24 :1.
- Certaines poulies peuvent être remplacées par des anneaux de friction (voir le détail de l'accastillage prévu).

The running rigging must comply with the specifications given in **Appendix C**.

- For the boom and backstay cascade, blocks can be removed but none added. The maximum gear ratio is 24:1.
- Some blocks can be replaced by friction rings (see details of the planned fittings).

D.6. Poids / Weight

D.6.1. Poids

Le poids du bateau en état de naviguer (Prêt A Naviguer PAN) conforme l'inventaire défini en **annexe O** et pesé selon les conditions du protocole défini en **annexe O Protocole de pesée (PAN)** ne doit pas être inférieur à **2865 kg**. Le poids du bateau en configuration PAN est reporté sur le certificat de conformité.

La pesée devra être effectuée avec le peson de la Classe (CC30), les moyens de pesée disponibles auprès du chantier constructeur sont acceptés.. Lorsqu'il est inférieur à 2865 kg, il est compensé à l'aide de poids correcteurs constitués de lingots de plomb disposés dans la zone « varanguage quille ».

D.6.1. Weight

The weight of the boat (in "Ready to Sail" condition PAN) as defined in the inventory listed in **Appendix O** and weighed according to the conditions of the protocol defined in **Appendix O Weighing Protocol (PAN)** must not be less than **2865 kg**. The weight of the boat in PAN configuration is reported on the certificate of conformity.

Weighing must be carried out with the Class scale (CC30), the scale available at the ship yard is accepted. When it is less than 2865 kg, it is compensated using corrective weights made of ingots of lead placed in the "keel floor" area.

Les dimensions des poids correcteurs, leurs positions et leurs fixations sont données par l'annexe O.

D.6.2. Poids Correcteurs

Les poids correcteurs du bateau peuvent être déposés suite à une pesée PAN si le poids minimum est dépassé, avec l'autorisation du mesureur de la Classe (CC30). Après une pesée PAN, le responsable peut choisir de conserver ses poids correcteurs si le poids minimum est atteint. Les poids correcteurs du bateau pesé prêt à naviguer, posés pour atteindre le poids minimum autorisé, sont plombés.

Les valeurs de l'ensemble des poids correcteurs dans la configuration PAN sont reportées sur le certificat de conformité. Ils ne peuvent être réduits, ni déposés en dehors d'une pesée PAN. Et sont donc immuables pour que le certificat de conformité reste valide.

The dimensions of the correction weights, their positions and their fixings are given in Appendix O.

D.6.2. Corrector Weights

The boat's corrector weights can be removed following a PAN weighing if the minimum weight is exceeded, with the authorization of the Class measurer (CC30). After a PAN weighing, the person responsible can choose to keep their corrective weights if the minimum weight is reached. The correction weights of the boat weighed ready to sail, installed to reach the minimum authorized weight, are sealed.

The values of all the correction weights in the PAN configuration are reported on the certificate of conformity. They cannot be reduced or deposited outside of a PAN weighing. And are therefore immutable so that the certificate of conformity remains valid.

D.7. Appareil Propulseur / Engine

D.7.1. La nomenclature de l'appareil propulseur est donnée en Annexe I

D.7.2. Le numéro du moteur est reporté sur le certificat de conformité.

D.7.3. Les bateaux sont équipés d'un moteur de marque, NANNI (voir Annexe I : Système de Propulsion).

Un échange de moteur par un modèle identique, doit être préalablement autorisé par la Classe (CC30) qui délèguera un mesureur Classe (CC30) en vue du contrôle des poids et enregistrement du numéro du nouveau moteur. La motorisation dans ce cas doit rester celle définie ci-dessus. (formulaire F).

D.7.4. L'hélice à pales repliables (référence voir Annexe I : Système de Propulsion) ne peut être remplacée par un modèle différent, la surface, les formes, les profils ainsi que l'épaisseur des pales ne peut être modifiée.

D.7.5. Plombage

D.7.1. The nomenclature of the propulsion device is given in Appendix I

D.7.2. The engine number is shown on the certificate of conformity.

D.7.3. The boats are equipped with a NANNI brand engine, (see Appendix I: Propulsion System).

A replacement of the engine with an identical model must be previously authorized by the Class (CC30) which will delegate a Class measurer (CC30) to check the weights and record the serial number of the new engine. The engine must remain as defined above. (form F).

D.7.4. The folding blade propeller (see Appendix I: Propulsion System for reference) cannot be replaced by a different model, the surface, shapes, profiles and thickness of the blades cannot be modified.

D.7.5. Sealing

Lorsque cela est imposé, le plombage de la marche avant est décrit dans l'Annexe I.

When required, the sealing of the forward gear is described in Appendix I.

D.8. Equipements électriques / Electric Devices

La nomenclature de l'équipement électrique est donnée en Annexe G.

The nomenclature of the electrical equipment is given in Appendix G.

(Equipement obligatoire fourni par le chantier, équipement supplémentaire autorisé).

(Mandatory equipment provided by the yard, additional equipment authorized).

D.8.1. Batteries

Les batteries de servitude d'origine peuvent être remplacées par des batteries au plomb étanches de provenance différente. Leur capacité unitaire (le minimum étant le standard : 100 A/h) et leur nombre sont libres, leur poids total est de 30 kg minimum. L'ajout de batteries est pris en compte dans la pesée PAN si ces batteries sont identifiées dans le certificat de conformité. Elles doivent dans ce cas rester à poste pour que le certificat de conformité soit valide.

D.8.1. Batteries

The original utility batteries can be replaced by sealed lead acid batteries from a different source. Their unit capacity (the minimum being the standard: 100 A/h) and their number are free, their total weight is 30 kg minimum. The addition of batteries is taken into account in the PAN weighing if these batteries are identified in the certificate of conformity. In this case, they must remain on duty for the certificate of conformity to be valid.

La batterie de démarrage d'origine peut être remplacée par une batterie au plomb étanche de provenance différente. Sa capacité unitaire doit être au minimum de 50 Ah et son poids de 20 kg minimum.

The original starter battery can be replaced by a sealed lead acid battery from a different source. Its unit capacity must be at least 50 Ah and its weight must be at least 20 kg.

D.8.2. Câblages

Toute modification du câblage existant (en particulier le câblage de puissance) est interdite, un câblage additionnel peut être installé.

D.8.2. Wiring

Any modification to the existing wiring (in particular the power wiring) is prohibited; additional wiring may be installed.

D.8.3. Alternateur

D.8.3.1. L'alternateur principal du moteur doit être (voir Annexe I : Système de Propulsion)

D.8.3. Alternator

D.8.3.1. The main engine alternator must be (see Appendix I: Propulsion System)

D.8.3.2. L'alternateur secondaire si il y en a un d'installé (option) du moteur doit être (voir Annexe I : Système de Propulsion) identique à l'alternateur principal. Il est alors comptabilisé dans la pesée (PAN).

D.8.3.2. The secondary alternator if one is installed (option) of the engine must be (see Appendix I: Propulsion System) identical to the main alternator. It is then counted in the weighing (PAN).

Note : C'est un équipement courant (mais onéreux) dès lors que l'on envisage des courses longues (de type transat).

Note: This is common (but expensive) equipment when considering long races (transatlantic type).

D.8.4 .Feux

D.8.4. Lights

Les fils d'alimentation d'origine des feux de tête de mât, de hune, de proue et de poupe (0,75 mm² gris) peuvent être remplacés par des fils isolés avec âme cuivre ou cuivre étamé de même section. **Pas de fils de qualité « aviation »**

D.8.4.1. Feu de tête de mat

Le feu tricolore de tête de mât doit être équipé d'un feu à LED d'un modèle conforme au COLREG, règle 22 assurant une visibilité minimale de 2 milles (RSO 3.27.2).

D.8.4.2 Feu de proue et de poupe (feux de « secours »)

Chaque bateau doit être équipé de feux (un bicolore de proue et un blanc de poupe) avec LEDs d'un modèle agréé et homologué ou assurant une visibilité minimale de 2 milles, alimentés indépendamment des batteries de service par un câblage différent du feu de route de tête de mât. RSO 3.27.3.

Les feux de secours de proue et de poupe sont des feux des feux à LEDs (modèles conforme au COLREG, règle 22 assurant une visibilité minimale de 2 milles). **D.8.4.5 Feu de Hune (équipement optionnel)**

Le feu de Hune est un feu à LED

D.8.5. Eclairages Intérieurs

D.8.5.1. Les éclairages intérieurs peuvent être remplacés par des éclairages à diodes électroluminescentes (LED) situés aux mêmes emplacements ; toute modification du câblage est interdite.

D.8.5.2. Un feu de capot avant est autorisé pour éclairer les voiles d'avant.

D.8.5.3 Tableau électrique

Une modification du circuit électrique de la table à carte peut être effectuée, ajout de prises 12 volts si nécessaire.

Le circuit de puissance et le circuit d'alimentation des feux ne peuvent pas être modifiés.

D.8.6 .Pile à combustible (option)

Une pile à combustible telle que décrite en **Annexe J** peut être installée, elle n'est pas comprise dans le protocole de pesée (PAN)

The original power wires for the masthead, bow and stern lights (0.75 mm² gray) can be replaced by insulated wires with a copper or tinned copper core of the same section. **No “aviation” quality wires.**

D.8.4.1. Mast head light

The masthead tricolor light must be equipped with an LED light of a model complying with COLREG, rule 22 ensuring a minimum visibility of 2 miles (OSR 3.27.2).

D.8.4.2 Bow and stern light (“emergency” lights)

Each boat must be equipped with lights (a two-color bow and a white stern) with LEDs of an approved and approved model or ensuring a minimum visibility of 2 miles, powered independently of the service batteries by wiring different from the main masthead light. OSR 3.7.23.

The bow and stern emergency lights are LED lights (models compliant with COLREG, rule 22 ensuring a minimum visibility of 2 miles).

D.8.4.5 Bridge Light (optional equipment)

The bridge light is a LED light.

D.8.5. Interior Lighting

D.8.5.1. Interior lights can be replaced with LED lights located in the same locations; any modification of the wiring is prohibited.

D.8.5.2. A front hatch light is authorized to illuminate the front sails.

D.8.5.3 Electrical panel

A modification of the electrical circuit of the chart table can be carried out, adding 12 volt sockets if necessary.

The power circuit and the light supply circuit cannot be modified.

D.8.6. Fuel cell (option)

A fuel cell as described in **Appendix J** can be installed, it is not included in the weighing protocol (PAN)

D.9. Equipement Electronique / Electronics Devices

Il est rappelé que toute assistance permettant une quelconque amélioration des performances est interdite.

Communications : (VHF, iridium, téléphone, tablette..)

- Toutes les communications extérieures sont autorisées, sauf les communications pouvant aider un concurrent dans le domaine de la stratégie de course, du routage et/ou de la réception de données météorologiques.
- Aucune information concernant les concurrents ne doit être transmise à un concurrent ou à un groupe de concurrent, sauf lorsqu'elles émanent de la direction de course
- Une charte de non routage sera signée par chaque concurrent avant le départ de l'épreuve.

Routage déporté :

- *En dérogation de la règle 41 des RCV 'Aide extérieure', seules les applications Predictwind / Squid X / Avallon / Sailgrib / Zygrib/Dorado avec routage déporté sont autorisées.*

Les seuls équipements électronique autorisés sont ceux listés dans ce chapitre.

D.9.1. L'équipement électronique standard est défini en **Annexe H équipements électronique / équipement standard.**

Le pack B&G (standard) peut être complété par des équipements optionnels tels que définis en **Annexe H équipements électronique / équipement optionnel.**

D.9.1.1. l'article 52 des RCV est modifié comme suit :

« Le gréement dormant, le gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coques à l'exception de l'appareil à gouverner doivent être réglés et manœuvrés par la force fournies par l'équipage »

D.9.2. Equipements complémentaires

A ces équipements doivent ou peuvent s'ajouter les éléments suivants (qui peuvent être obligatoires en fonction de la catégorie RSO de la course pratiquée), voir Chapitre I – Règles concernant les épreuves.

D.9.2.1. VHF portable

Please note that any assistance allowing any improvement in performance is prohibited.

Communications: (VHF, iridium, phone, tablet, etc.)

- All outside communications are permitted, except communications that may assist a competitor in the area of race strategy, routing and/or reception of weather data.
- No information concerning competitors must be transmitted to a competitor or a group of competitors, except when it comes from race management
- A non-routing charter will be signed by each competitor before the start of the event.

Remote routing :

- *As an exception to rule 41 of the RRS 'External aid', only Predictwind / Squid X / Avallon / Sailgrib / Zygrib/Dorado applications with remote routing are authorized.*

The only authorized electronic equipment is that listed in this chapter.

D.9.1. Standard electronic equipment is defined in **Appendix H electronic equipment / standard equipment.**

The B&G pack (standard) can be supplemented by optional equipment as defined in **Appendix H electronic equipment / optional equipment.**

D.9.1.1. Article 52 of the RRS is amended as follows:

"The standing rigging, the running rigging, its spars and movable hull appendages with the exception of the steering gear must be adjusted and maneuvered by the force provided by the crew".

D.9.2. Additional equipment

To this equipment must or may be added the following elements (which may be obligatory depending on the OSR category of the race practiced), see Chapter I – Rules concerning the events.

D.9.2.1. Portable VHF

Chaque bateau doit être équipé d'un poste émetteur-récepteur V.H.F. portable d'une puissance antenne de 25 Watts minimum.

D.9.2.2. VHF Fixe (voir **Annexe H équipements électronique**)

Chaque bateau doit être équipé d'un poste émetteur-récepteur V.H.F. d'une puissance antenne de 25 Watts minimum. Il est connecté à une antenne fixée en tête de mât. Le diamètre du fil ne doit pas être inférieur à 4 mm.

Une antenne de secours adaptée devra pouvoir être rapidement raccordée au poste VHF lorsque la catégorie de course (RSO) l'impose.

Un système AIS émission et réception combiné avec le VHF fixe est obligatoire. Le transpondeur doit être codé au numéro MMSI du bateau, au nom du bateau figurant sur l'acte de francisation, avec l'indicatif VHF et inscrit en mode voile (ou équivalent). Ce transpondeur doit être raccordé à l'antenne de tête de mat.

D.9.2.3 Ordinateur

Un ordinateur fixe ou portable avec écran souris, clavier, relié (ou non) à la centrale électronique par des moyens filaires ou non est autorisé. Un ordinateur de secours peut aussi être présent.

D.9.2.4. Tablette

L'utilisation de tablette, connectée (filaire, wifi, bluetooth) ou non à la centrale de navigation est autorisée.

D.9.2.5. Traceur

Un Traceur peut être présent, placé à l'intérieur (éventuellement sur pantographe pour être situé dans la descente), pas d'installation extérieure. Ce traceur peut être connecté au système de navigation (centrale, AIS, GPS ..).

D.9.2.6. BLU

La réception de cartes émises par les organismes affiliés à l'O.M.M (Organisme Météorologique Mondial) sur ordinateur, avec logiciel adapté, à partir d'un récepteur BLU est autorisée.

Each boat must be equipped with a portable V.H.F. transceiver station with an antenna power of at least 25 Watts.

D.9.2.2. Fixed VHF (see Appendix H electronic equipment)

Each boat must be equipped with a V.H.F. transceiver station. with an antenna power of 25 Watts minimum. It is connected to an antenna fixed at the masthead. The wire diameter should not be less than 4 mm.

A suitable emergency antenna must be able to be quickly connected to the VHF station when the racing category (OSR) requires it.

An AIS transmission and reception system combined with the fixed VHF is mandatory. The transponder must be coded with the MMSI number of the boat, the name of the boat appearing on the registration document, with the VHF designator and registered in sailing mode (or equivalent). This transponder must be connected to the masthead antenna.

D.9.2.3 Computer

A desktop or laptop computer with mouse screen, keyboard, connected (or not) to the electronic control unit by wired or non-wired means is authorized. A backup computer may also be present.

D.9.2.4. Tablet

The use of a tablet, connected (wired, wifi, bluetooth) or not to the navigation center is authorized.

D.9.2.5. Chart Plotter

A chart plotter may be present, placed inside (possibly on a pantograph to be located in the descent), no external installation. This plotter can be connected to the navigation system.

D.9.6.2. BLU

The reception of maps issued by organizations affiliated with the WMO (World Meteorological Organization) on a computer, with suitable software, from a BLU receiver is authorized.

D.9.2.7. Communication satellite (Iridium ou équivalent)

Obligatoire en catégorie 1 des RSO et selon l'avis de course pour les autres catégories, optionnel sinon :

- Appareil de communication par satellite système Iridium ou équivalent fixe ou portable. Un second appareil de communication satellite système Iridium ou équivalent fixe ou portable peut être embarqué.
- Il est interdit de se servir des entrées et sorties fax et e-fax sauf en RSO cat 1.
- L'envoi et la réception de mails, de SMS est autorisé.
- Les requêtes e-mails de carte météo sont autorisées.

D.9.2.7. Satellite communication (Iridium or equivalent)

Compulsory in OSR category 1 and according to the notice of race for the other categories, optional otherwise:

- Iridium system satellite communications device or equivalent, fixed or portable. A second Iridium system satellite communications device or equivalent fixed or portable can be on board.
- It is prohibited to use fax and e-fax inputs and outputs except in OSR cat 1.
- Sending and receiving emails and SMS is authorized.
- Email weather map requests are allowed.

CHAPITRE E – APPENDICES / CHAPTER E - APPENDAGES**E.1. Quille / Keel**

Modalités de contrôle (voir **annexe L**)

Lors d'un contrôle de quille, il appartient au concurrent de présenter ou de faire présenter le bateau concerné de telle façon que tous les gabarits puissent être mis en place, y compris le **gabarit D** (le bateau étant posé sur ber en laissant un espace de minimum 20 cm sous le bulbe).

Toute modification dont le but serait de modifier le tirant d'eau est interdite.

Il est interdit de ré-usiner le voile de quille, le bulbe, même en respectant l'ensemble de la géométrie définie ci-après.

Il est interdit d'alléger ou d'alourdir de quelques manières que ce soit le voile de quille, le bulbe.

E.1.1 Déplombage et déquillage

Le bateau est livré avec sa quille plombée. (imprimé de demande d'autorisation de déplomber en Formulaire D).

L'un des contre écrou de fixation de quille est plombé.

La dépose ultérieure de la quille doit être préalablement autorisée et contrôlée par la Classe (CC30) qui délèguera un mesureur Classe

Control methods (see **appendix L**)

During a keel check, it is the competitor's responsibility to present the boat in such a way that all the templates can be put in place, including template D (the boat being placed on the cradle leaving a space at least 20 cm below the bulb).

Any modification aiming would be to modify the draft is prohibited.

It is prohibited to re-machine the keel wall, the bulb, even while respecting all of the geometry defined below.

It is forbidden to lighten or weigh down the keel sail or the bulb in any way.

E.1.1 Unsealing and keel removal

The boat is delivered with its sealed keel. (form of request for authorization to unseal in Form D).

One of the keel fixing bolts is sealed.

The removal of the keel must be previously authorized and controlled by the Class (CC30) which will delegate a Class measurer (CC30) for weighing and control during removal and for weighing before reassembly and sealing.

(CC30) pour pesage et contrôle à la dépose et pour pesage avant remontage et plombage.

E.1.2. Surface du voile de quille et bulbe

La surface de la quille peut être retouchée pour sa finition (peinture, antifouling, et autocollant) et l'entretien de son état de surface, mais il est interdit d'intervenir sur les parties métalliques, plomb, de quelque façon que ce soit et d'utiliser des produits de revêtement (enduit, mastic, peinture, etc.) ayant pour but de modifier la masse de la quille et sa répartition.

Un ragréage de surface est autorisé sur le voile de quille et le bulbe tout en respectant :

- Les formes et dessins issus des plans
- Les contrôles réalisés avec les gabarits
- La géométrie spatiale et la position du lest (voile de quille + bulbe)
- La liaison avec la coque peut être mastiquée au niveau de l'encastrement semelle de quille/coque. La surface « mouillée » de la coque au niveau de la liaison entre la coque et le voile de quille peut être ragréée sur une longueur égale à la corde à cet endroit + 100mm devant et + 100 mm derrière maximum et sur une largeur de 200 mm maximum par côté (par rapport à l'axe du bateau)
- La liaison voile de quille / semelle de quille ne peut être mastiquée
- La liaison voile de quille / bulbe ne peut être mastiquée.

E.1.3. Le voile de quille

Les formes du voile de quille (section A et B) sont contrôlées avec les gabarits A et B (voir annexe L : Contrôle de la quille / Gabarits de contrôle) qui définissent les courbes qui relient l'avant et l'arrière du voile de quille dans le plan longitudinal.

Épaisseur minimale :

Les gabarits A et B définis par le dessin « Gabarits minimum de jauge de quille » donnent les épaisseurs minimales du voile de quille et les profils définis par l'architecte (voir annexe L : Contrôle de la quille / Gabarits de contrôle).

Présenté en position, il ne doit pas y avoir de jeu entre ces gabarits et le voile,

Épaisseur maximale :

Le contrôle de l'épaisseur maximale est effectué à l'aide des mêmes gabarits, en intercalant une

E.1.2. Keel surface and bulb

The surface of the keel can be retouched for its finish (paint, antifouling, and sticker) and the maintenance of its surface condition, but it is prohibited to intervene on the metal parts, lead, in any way and to use coating products (coating, putty, paint, etc.) intended to modify the mass of the keel and its distribution.

Surface levelling is authorized on the keel and the bulb while respecting:

- Shapes and designs from plans
- Checks carried out with templates
- The spatial geometry and position of the ballast (keel sail + bulb)
- The connection with the hull can be coated at the level of the keel sole/hull connection. The "wetted" surface of the hull at the connection between the hull and the keel sail can be levelled over a length equal to the chord at this location + 100mm in front and + 100 mm behind maximum and over a width of 200 mm maximum per side (relative to the axis of the boat).
- The keel sail / keel sole connection cannot be coated
- The keel sail/bulb connection cannot be coated.

E.1.3. The keel

The shapes of the keel sail (section A and B) are controlled with templates A and B (see appendix L: Keel control / Control templates) which define the curves connecting the front and rear of the keel in the longitudinal plane.

Minimum thickness:

Templates A and B defined by the "Minimum keel gauge templates" drawing give the minimum thicknesses of the keel web and the profiles defined by the architect (see appendix L: Keel control / Control templates).

Presented in position, there must be no play between these templates and the veil,

Maximum thickness:

The maximum thickness is checked using the same templates, by inserting a 6 mm shim at each end of the templates, which must then close on the sections to be checked.

cale de 6 mm à chaque extrémité des gabarits, qui doivent alors se fermer sur les sections à contrôler.

Entre les sections A et B, la surface du voile est une surface réglée, une règle présentée respectivement sur les milieux et les quarts avant et arrière de chaque profil, sur le bord d'attaque, sur le bord de fuite ne doit pas montrer de creux supérieur à 2mm.

De plus, les cordes des profils devront respecter les dimensions définies dans l'annexe L, mesures A3 et B3.

Les gabarits sont définis par des fichiers numériques disponibles auprès de la Classe (CC30) au format PDF (+ format industriel DWG, 3D).

Le bord de fuite du voile de quille conserve une épaisseur constante (minimum 7 mm) voir annexe L : Contrôle de la quille / Gabarits de contrôle

E.1.4. Le bulbe

Les formes du bulbe sont contrôlées par les gabarit définis dans l'annexe L : Contrôle de la quille gabarits C et D. Les gabarits doivent pouvoir se fermer. Les gabarits sont définis par des fichiers numériques disponibles auprès de la Classe (CC30) au format PDF (+ format industriel DWG, 3D).

E.1.5. Position de la quille

Les caractéristiques sont définie dans annexe L : Contrôle de la quille / Gabarits de contrôle.

Between sections A and B, the surface of the keel is a ruled surface, a ruler presented respectively on the middles and the front and rear quarters of each profile, on the leading edge, on the trailing edge must not show any hollow greater than 2mm.

In addition, the ropes of the profiles must respect the dimensions defined in appendix L, measurements A3 and B3.

The templates are defined by digital files available from the Class (CC30) in PDF format (+ industrial DWG, 3D format).

The trailing edge of the keel sail maintains a constant thickness (minimum 7 mm) see appendix L: Keel check / Check templates.

E.1.4. The bulb

The shapes of the bulb are controlled by the templates defined in appendix L: Control of the keel templates C and D. The templates must be able to close. The templates are defined by digital files available from the Class (CC30) in PDF format (+ industrial DWG, 3D format).

E.1.5. Keel position

The characteristics are defined in appendix L: Keel control / Control templates.

E.2. Appareil à gouverner / Steering Gear

L'article 52 des RCV est modifié comme suit :

« Le gréement dormant, le gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coques à l'exception de l'appareil à gouverner doivent être réglés et manœuvrés par la force fournies par l'équipage »

La description des pilotes autorisés figure en Annexe H.

E.2.1. La nomenclature du système de gouvernail est donnée en annexe K. Le réglage du pincement des safrans est autorisé à l'aide du système de réglage disponible (voir annexe K).

Article 52 of the RRS is amended as follows:

“The standing rigging, the running rigging, its spars and movable hull appendages with the exception of the steering gear must be adjusted and maneuvered by the force provided by the crew”

The description of authorized autopilots appears in Appendix H.

E.2.1. The nomenclature of the rudder system is given in appendix K. Adjustment of the rudder angle is authorized using the available adjustment system (see appendix K). The

L'ajout de système de réglage autre que celui fourni de série n'est pas autorisé.

Les vérins du pilote principal et du 2ème pilote (si présent) doivent agir sur le secteur de barre prévu à cet effet (bras mèche, [annexe K](#)).

Le vérin du pilote de secours autorisé peut commander directement la barre franche.

La barre franche peut être localement renforcée. Une barre de secours doit être présente (voir [Annexe K](#)).

E.2.2 Formes des safrans (voir [Annexe M](#))

Les formes du safran (section E et F) sont contrôlées avec les gabarits E et F (voir [annexe M : Contrôle des safrans / Gabarits de contrôle](#)) dans le plan longitudinal. Ces gabarits d'exécution donnent pour chaque section :

- Les épaisseurs
- Les longueurs

E.2.2.1. Contrôles de section

Les contrôles sont fait sur les sections E et F en positionnant les gabarits conformément à l'[annexe M](#). Présenté en position, il ne doit pas y avoir de jeu entre ces gabarits et le voile (épaisseur minimale).

Le contrôle de l'épaisseur maximale est effectué à l'aide des mêmes gabarits, en intercalant une cale de 1 mm à chaque extrémité des gabarits, qui doivent alors se fermer sur les sections à contrôler.

Les gabarits sont définis par des fichiers numériques disponibles auprès de la Classe (CC30) au format PDF (+ format industriel DWG, 3D).

Le contrôles des cordes est effectués, mesures E2 et F2 (voir [Annexe M](#))

E.2.2.2. Longueur

Contrôle de la longueur des safrans : mesure G (voir [Annexe M](#))

E.2.3. Montage / géométrie (voir [Annexe M](#))

La géométrie de montage des safrans ne peut pas être modifiée, position et angulation latérale et longitudinale des aiguillots.

Chappe de fixations des safrans.

E.2.4. Modification de structure

Toute modification de structure est interdite.

E.2.6. Poids des safrans (voir [Annexe M](#))

addition of an adjustment system other than what is supplied as standard is not authorized.

The cylinders of the main autopilot and the 2nd autopilot (if present) must act on the bar sector provided for this purpose ([appendix K](#)).

The authorized emergency autopilot's clutch can directly control the tiller.

The tiller can be locally reinforced.

An emergency tiller must be present (see [Appendix K](#)).

E.2.2 Rudder shapes (see [Appendix M](#))

The shapes of the rudder (section E and F) are checked with [templates E and F](#) (see [appendix M: Control of rudders / Control templates](#)) in the longitudinal plane. These templates give for each section:

- The thicknesses
- The lengths

E.2.2.1. Section controls

Checks are carried out on sections E and F by positioning the templates in accordance with [appendix M](#). Presented in position, there must be no play between these templates and the keel (minimum thickness).

The maximum thickness is checked using the same templates, by inserting a 1 mm shim at each end of the templates, which must then close on the sections to be checked.

The templates are defined by digital files available from the Class (CC30) in PDF format (+ industrial DWG, 3D format).

The edges are checked, measurements E2 and F2 (see [Appendix M](#))

E.2.2.2. Length

Checking the length of the rudders: measurement G (see [Appendix M](#))

E.2.3. Assembly / geometry (see [Appendix M](#))

The mounting geometry of the rudders cannot be modified, position and lateral and longitudinal angulation of the pins.

Rudder mounting cap.

E.2.4. Structural modification

Any structural modification is prohibited.

E.2.6. Weight of rudders (see [Appendix M](#))

Poids minimal d'un safran : 8 kg

Minimum weight of a rudder: 8 kg

E.3. Hélice, sail drive / Propeller, sail drive

Le type d'hélice autorisé est défini en **annexe I : Système de Propulsion**

Ragréage système sail drive (TBD)

The authorized propeller type is defined in **Appendix I: Propulsion System Sail drive system patching** (TBD)

CHAPITRE F GRÉEMENT / CHAPTER F RIGGING

Le mat et la bôme de série sont exclusivement fabriqués par la société SPARCRAFT.

Leur nomenclatures sont données en **annexe F. Mat/Bôme/Bout dehors**. Le mat, la bôme, le bout dehors ne peuvent être remplacé que par des articles de même référence.

Il est interdit d'intervenir sur le mât, les barres de flèches, l'ensemble de l'accastillage de mât et de la bôme, et le bout-dehors dans le but d'alléger ces équipements.

Il est autorisé d'installer des équipements de protection afin d'éviter le ragage des voiles sur le gréement ou d'éviter que les voiles soient endommagées par des contacts mécaniques répétés avec les éléments du gréement. Ces équipements installés à la discrétion des skippers ne doivent en aucun cas assurer une autre fonction que celle décrite ci-dessus.

Il est autorisé :

- D'installer des carénages aérodynamiques sur le support des répétiteurs de mat (option)

The standard mast and boom are exclusively manufactured by the SPARCRAFT company.

Their nomenclatures are given in **appendix F. Mast/Boom/Bowsprit**. The mast, boom and bowsprit can only be replaced by items of the same reference.

It is prohibited to modify the mast, the spreaders, all of the mast fittings and the boom, and the bowsprit in order to lighten this equipment.

It is authorized to install protective equipment in order to prevent the sails from chafing on the rigging or to prevent the sails from being damaged by repeated mechanical contact with the elements of the rigging. This equipment installed at the discretion of the skippers must in no case provide any function other than that described above.

It is authorized:

- to install aerodynamic fairings on the mast repeater support (option)

F.1. Le mât / The mast

Le mat peut être peint ou verni ou recouvert de film adhésif. Aucune fixation d'équipements additionnels (le support des répétiteurs de mat en particulier) par perçage n'est autorisée.

F1.1. Le numéro de fabrication du mat est gravé (flanc du mat au niveau du vit de mulet) et reporté sur le certificat de conformité.

The mat can be painted or varnished or covered with adhesive film. No fixing of additional equipment (the mast repeater support in particular) by drilling is authorized.

F1.1. The manufacturing number of the mast is engraved (side of the mast) and reported on the certificate of conformity.

F1.2. Le mat doit reposer sur le platine assemblée lors de la construction du bateau et dont l'emplacement ne doit pas être modifié.

F1.3. *Par dérogation au RCV*, Le réglage du mat par la modification de la tension des différents câbles est autorisé lorsque le bateau est en course.

F1.4. Barres de flèches

Seules les barres de flèches fournies sont autorisées (Nomenclature fournie en [Annexe E](#)). Aucune modification possible, quant à leur fixation, définition géométrique, matériau. Des marquages (peinture, adhésifs) sont autorisés afin d'aider aux réglages des voiles.

F1.5. Taquet coinqueur de drisse

Des taquets coinqueurs de drisse additionnels sont installés sur le mat. Pas d'ajout de coinqueurs. Pas de perçage.

F1.6. Gréement dormant.

F1.6.1. Pataras

Les pataras et leur système de réglage tels que fournis ne peuvent être modifiés. (voir [Annexe E](#) gréement dormant). Les rattrapes mou (sandow) sont autorisés.

F1.6.2. Etai creux

L'usage d'un étai creux est interdit.

F1.6.3. Etai

Seuls les étais avant en câble dyform fournis par le fabricant du mat sont autorisés (la nomenclature de l'étai est fournie en [Annexe E](#)).

F1.6.4. Haubanage

Seul l'ensemble du haubanage, câble dyform, fourni par le fabricant du mat est autorisé. (Nomenclature fournie en [Annexe E](#))

F1.7. Accessoires

Seuls les ridoirs, chappes fournis par le fabricant du mat sont autorisés (nomenclature fournie en [Annexe E](#)).

Les différents réas, trompettes, chappes de fixation, doivent être conformes aux équipements fournis par Sparcraft (fabricant du mat), voire nomenclature et plan en [annexe F](#).

F1.8. Pesée du mat

La masse du mat, entièrement équipé doit être relevée complètement accastillé, drisses retirées

F1.2. The mast must rest on the plate assembled during the construction of the boat and whose location must not be modified.

F1.3. *By way of derogation from the RRS*, adjusting the mast by modifying the tension of the various cables is authorized when the boat is racing.

F1.4. Spreaders

Only the spreader bars provided are authorized (Nomenclature provided in [Appendix E](#)).

No modification possible, as to their fixing, geometric definition, material. Markings (paint, adhesives) are authorized to help with sail adjustments.

F1.5. Halyard cleat

Additional halyard jam cleats are installed on the mast. No addition cleats. No drilling.

F1.6. Standing rigging

F1.6.1. Backstays

The backstays and their adjustment system as supplied cannot be modified. (see [Appendix E](#) standing rigging). Bundles are authorized.

F1.6.2. Headstay groove

The use of a headstay groove is prohibited.

F1.6.3. Prop

Only headstays made of dyform cable supplied by the mast manufacturer are authorized (as provided in [Appendix E](#)).

F1.6.4. Standing rigging cables

For the entire rigging, dyform cable, supplied by the mast manufacturer is authorized only. (Nomenclature provided in [Appendix E](#))

F1.7. Accessories

Only turnbuckles and yokes supplied by the mast manufacturer are authorized (nomenclature provided in [Appendix E](#)).

The various sheaves, trumpets, mounting brackets must comply with the equipment supplied by Sparcraft (mast manufacturer), see nomenclature and plan in [appendix F](#).

F1.8. Weighing the mast

The weight of the mast, fully equipped, must be taken completely rigged, halyards removed and

et remplacées par des messagers (diamètres 4mm maximum), répétiteurs de mats (optionnels) démontés.

Le poids du mat figure sur le certificat de conformité du bateau.

Plan du mat en [Annexe F](#).

replaced by messengers (4mm diameter maximum), mast repeaters (optional) dismantled.

The weight of the mast is shown on the boat's certificate of conformity.

Mast plan in [Appendix F](#).

F.2. La bôme / The boom

Voir [annexe F : Mat/Bôme/Bout dehors](#)

La bôme peut être peinte ou vernie, ou recouverte d'adhésif.

L'ajout de pontets sous la bôme pour faciliter la prise de ris est autorisé.

Les longueurs et les diamètres de « Loop » et de « Bushing » sont laissés libres.

Le remplacement des rivets pop par de la visserie est autorisé.

Le palan de bordure est défini [en annexe F](#).

[Plan en annexe F](#)

See [Appendix F: Mast/Boom/Boomsprit](#)

The boom may be painted or varnished, or covered with adhesive.

The addition of bridges under the boom to facilitate reefing is permitted.

The lengths and diameters of the "Loop" and "Bushing" are left free.

Pop rivets may be replaced with screws.

The outhaul is defined in [appendix F](#).

[Plan in appendix F](#)

F.3. Le bout-dehors / The bowsprit

Voir [annexe F : Mat/Bôme/Bout dehors](#)

L'emplacement, la fixation du bout dehors ne peut être modifié

Accastillage (voir [annexe F](#))

Longueur bout dehors : 1770mm dont 1200 mm à l'extérieur de la coque une fois sorti (avec comme référence l'avant de la cadène d'étai).

Il est autorisé de rajouter une latte ou un système similaire à l'extrémité du bout dehors dans le seul but de parer l'écoute de spinnaker.

Il est autorisé d'ajouter une seconde "tackline" avec un second anneau de friction pour faciliter les manœuvres de spinnaker.

Mécanisme d'installation (plan) en [annexe F](#).

See [Appendix F: Mast/Boom/Bowsprit](#)

The location and attachment of the bowsprit cannot be changed.

Fittings (see [appendix F](#))

Bowsprit length: 1770mm of which 1200mm outside the hull when extended (with reference to the front of the forestay chainplate).

A batten or similar system may be added to the end of the bowsprit for the sole purpose of guarding the spinnaker sheet.

It is permitted to add a second tackline with a second friction ring to facilitate spinnaker manoeuvres.

Installation mechanism (plan) in [appendix F](#).

CHAPITRE G LES VOILES – / CHAPTER G THE SAILS

G.1. Mesurage et certification / Measurement and certification

G.1.1. Pour courir, chaque voile doit porter une vignette numérotée.

Les vignettes sont apposées sur tribord à proximité du point de drisse.

Elles sont datées, signées par le mesureur et portent la marque de vérification apposée à cheval sur la vignette et le corps de la voile. Cette marque est un timbre aux initiales des mesureurs agréés par la Classe (CC30).

G.1.2. Les voiles doivent être conformes aux règles en vigueur au moment de leur certification.

G.1.3. Le mesurage doit être effectué conformément aux **REV** et aux **RCV**, sauf lorsque la méthode est précisée par les présentes règles. En complément à la **REV H.5.1**, les nerfs de bordure et de chute doivent être détendus. Ceci modifie la **REV H.5.1**.

Précision des instruments : voir B.2.9. Instruments de mesure et de contrôles.

Nota : Pour une meilleure précision des définitions, les termes anglais des **REV** ont été ajoutés par parenthèses après les termes français correspondants.

G.1.4. Un seul jeu de voile est autorisé par épreuve. Ces voiles doivent être conformes au présent chapitre. Pour les épreuves de catégorie **RSO 1** ou **RSO 2** suivant avis de course, un spi complémentaire de type (A2 ou A4) conforme aux règles du présent chapitre est autorisé.

Un jeu de voiles complet est obligatoirement composé de :

- Une grand-voile (2 ris)
- Un génois J2
- Un solent J3
- Un gennaker
- Un spinnaker A2
- Un spinnaker A4
- Un foc "ORC" (heavy Jib) selon RSO 4.27.3, obligatoire
- Un tourmentin
- Une grand-voile de type « suédoise » pour les courses de catégorie **RSO 1,2,3**

G.1.1. To race, each sail must bear a numbered sticker.

The stickers are affixed on the starboard side near the halyard point.

They are dated, signed by the measurer and bear the verification mark affixed astride the sticker and the body of the sail. This mark is a stamp with the initials of the measurers approved by the Class (CC30).

G.1.2. The sails must comply with the rules in force at the time of their certification.

G.1.3. Measurement shall be carried out in accordance with the **REV** and the **RRS**, except where the method is specified in these rules. In addition to **ERS H.5.1**, the foot and leech lines shall be relaxed. This amends **ERS H.5.1**.

Accuracy of instruments: see B.2.9 Measuring and checking instruments.

Note: To improve the accuracy of the definitions, the English terms of the **ERS** have been added in brackets after the corresponding French terms.

G.1.4. Only one set of sails is authorised per event. These sails must comply with the present chapter. For **OSR 1** or **OSR 2** category events according to the notice of race, an additional spinnaker type (A2 or A4) complying with the rules of the present chapter is authorised.

A complete set of sails must include :

- Mainsail (2 reefs)
- J2 genoa
- J3 Solent
- gennaker
- Spinnaker A2
- Spinnaker A4
- Heavy weather Jib in accordance with **OSR 4.27.3**, mandatory
- Stormjib
- A storm trysail for **OSR 1,2,3** category races

Les voiles doivent rester à bord toute la durée de l'épreuve, sauf en cas de réparation(s) ou de remplacement(s).

The sails must remain on board for the duration of the event, except in the event of repair(s) or replacement(s).

G.2. Limitation du nombre de voiles neuves /Limitation of new sails

Le contrôle de l'application de la règle est placé sous l'autorité du comité technique d'épreuve, en collaboration avec le secrétariat de La Classe (CC30). Tout skipper désirant bénéficier de disposition particulière pour cas de force majeure doit en faire la demande auprès du mesureur agréé de La Classe (CC30), en présentant les arguments et tous documents ou attestations justifiant sa demande. En particulier, remplacement en cours de saison d'une voile détruite.

Les voiles concernées sont ; Une grand-voile (2 ris), un génois J2, un solent J3 , un gennaker, un spinnaker A2, un spinnaker A4.

Control of the application of the rule is placed under the authority of the event's technical committee, in collaboration with the secretariat of CC30. Any skipper wishing to benefit from a special provision for a case of force majeure must make a request to the approved measurer of CC30, presenting the arguments and any documents or certificates justifying the request. In particular, replacement of a destroyed sail during the season.

The sails concerned are: a mainsail (2 reefs), a genoa J2, a solent J3 , a gennaker, a spinnaker A2, a spinnaker A4.

G.2.1. Renouvellement des voiles

Il n'est possible de remplacer par une voile neuve que 3 de ces voiles par an. D'autre part la Grand-Voile ne peut être renouvelée que tous les deux ans.

Dans le cas où une voile est détruite pendant l'année, mais que la possibilité de renouvellement de voile est épuisée (3 voiles déjà renouvelées), cette voile peut être remplacée par une voile neuve mais alors seules deux voiles pourront être remplacées l'année suivante. Ce principe s'applique dans la limite de 3 voiles détruites dans l'année alors que la possibilité de renouvellement de voile est épuisée.

G.2.2 Réparation des voiles

Une voile réparée, dont la surface réparée est supérieure à 30% de la surface totale sera considérée comme une voile neuve, renouvelée. Les voiles utilisées lors de courses longues (plus de 2000 miles) sont exclues de cette comptabilité.

Il est donc possible, pour ces courses, de renouveler intégralement le jeu de voile.

G.2.1. Renewal of sails

It is only possible to replace 3 of these sails per year with a new one. The mainsail can only be renewed every two years.

If a sail is destroyed during the year, but the possibility of renewing a sail is exhausted (3 sails already renewed), this sail can be replaced by a new sail, but only two sails can be replaced the following year. This principle applies within the limit of 3 sails destroyed during the year when the possibility of renewing a sail is exhausted.

G.2.2 Sail repairs

A repaired sail, the repaired surface of which is greater than 30% of the total surface, will be considered as a new, renewed sail.

Sails used in long races (over 2000 miles) are excluded from this accounting.

It is therefore possible, for these races, to renew the entire set of sails.

G.3. Fabrication / Construction

La construction des voiles doit être telle que « la voile soit souple »

G.3.1. Le choix du fabricant de voiles est libre.

G.3.2. Prescriptions générales

L'utilisation de matériaux métalliques contenant plus de 0.8% de Titane est interdite.

L'utilisation de carbone ou de PBO est interdite

Les nerfs de chute, de bordure et de guindant sont autorisés sur toutes les voiles et libre de construction.

Les voiles de gros temps doivent être conformes aux RSO éventuellement modifiées par les règles de classe (RCC30).

Les accessoires de finition doivent être des produits standards du commerce et de qualité courante.

Les boîtiers de lattes de type C TECH (référence CCLR Mini 8) sont autorisés bien que comportant du carbone et d'une visserie titane.

De manière générale, tout procédé de fabrication des voiles autres que ceux détaillés dans ces règles de Classe (RCC30) et non validé préalablement par la Classe (CC30) sera refusé.

Les définitions ci-après utilisées se réfèrent au **Règles pour Equipements des Voiliers (REV) : « Partie 2 Définitions / G1.4 Construction des Voiles »**

The construction of the sails must be such that "the sail is flexible".

G.3.1. The choice of sail manufacturer is free.

G.3.2. General requirements

The use of metallic materials containing more than 0.8% Titanium is prohibited.

The use of carbon or PBO is forbidden.

Leech, foot and luff ribs are permitted on all sails and free-standing constructions.

Heavy weather sails must comply with the OSR, which may be modified by the class rules (C30CR).

Finishing accessories must be standard commercial products of current quality.

C TECH batten boxes (reference CCLR Mini 8) are authorised, although they must be carbon and have titanium screws.

In general, any sail manufacturing process other than those detailed in these Class Rules (C30CR) and not validated beforehand by the Class (CC30) will be refused.

The definitions used below refer to the **"Equipment Rules of Sailing" (ERS): "Part 2 Definitions / G1.4 Sail Construction"**.

G.4. Grand-voile / Mainsail

Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves s'applique à cette voile.

Les définitions ci-après font référence à la **section G des Règles pour Équipements des Voiliers : Corps de la voile (G.1.4 .a), renforts (G.1.4.n), goussets de lattes (G.1.4.k) et accessoires (pièces rapportées G.1.4.o).**

Le nerf de bordure est autorisé et libre de construction.

Le nerf de chute est autorisé et libre de construction.

La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Chapters G.1. Measurement and certification and G.3 Manufacture apply to this sail.

Chapter G.2 Limitation on the number of new sails applies to this sail.

The following definitions refer to section G of ERS: G.1.4 .a, reinforcements G.1.4.n, batten pockets G.1.4.k and accessories (attachments G.1.4.o).

The foot line is permitted and free of construction.

The leach line is permitted and free of construction.

The sail must be set up with a halyard (no hook).

G.4.1. Définition des points caractéristiques de la grand-voile (drisse, écoute, amure)

L'identification de ces trois points est définie par les règles REV (G.4.1, G.4.2, G.4.3).

Les règles C.4.7, F.2.2, F2.3 des REV s'appliquent pour l'identification de la marque supérieure du mât et la marque limite extérieure pour la bôme.

G.4.1.1. Etablissement de la Grand-voile : marque limite supérieure P

La marque limite supérieure pour l'établissement de la Grand-voile sur le mât, est une marque peinte sur le mat de couleur contrastée, unie de 25 mm de large. (voir Annexe F).

La marque limite inférieure pour l'établissement de la Grand-voile sur le mât, est une marque peinte sur le mat de couleur contrastée, unie de 25 mm de large. (voir Annexe F)

La valeur de « P » dont il est fait état dans ces règles de Classe (RCC30) est la distance entre la face inférieure de cette marque de jauge et la marque limite inférieure du mat. REV (B.1.2) l'intersection du prolongement du bord supérieur de l'espar avec le mât doit se faire au-dessus de la marque limite inférieure de mât, la bôme étant dans le plan de symétrie du mât et à 90° du mât.

La distance entre ces deux limites est de 11560 mm.

La largeur de tête (corne) (Top Width) telle que définie par les REV (G.7.9(a)) doit être comprise entre 900 mm et 950 mm. La largeur de tête (corne) (Top Width) est la distance entre le point de drisse (REV G.4.2(a)) et le point de drisse arrière (Aft Head Point) (REV G.5.6).

Le point de drisse (Head Point) tel qu'il est défini par les REV (G.4.2(a)) ne peut pas se situer, par quelques artifices que ce soit, au-dessus de ce point.

Aucune partie de la voile ne peut dépasser une ligne de référence passant par le point de mat (Throat Point) tel qu'il est défini par les REV (G.4.5 « sous section B – Compléments pour les autres voiles ») tracée à 90 degrés du guindant.

La voile est donc une voile dont la corne fait un angle de 90 degrés maximum par rapport au

G.4.1. Definition of the characteristic points of the mainsail (halyard, sheet, tack)

The identification of these three points is defined by the ERS rules (G.4.1, G.4.2, G.4.3).

ERS rules C.4.7, F.2.2, F2.3 apply for the identification of the upper mast mark and the outer limit mark for the boom.

G.4.1.1. Setting the mainsail: upper limit mark P

The upper limit mark for the setting of the mainsail on the mast is a mark painted on the mast in a contrasting, solid colour, 25 mm wide. (see Appendix F).

The lower limit mark for the setting of the mainsail on the mast is a mark painted on the mast in a contrasting solid colour, 25 mm wide. (see Appendix F)

The value of "P" referred to in these Class Rules (C30CR) is the distance between the underside of this measurement mark and the lower limit mark on the mast. ERS (B.1.2) the intersection of the extension of the upper edge of the spar with the mast shall be above the lower mast limit mark with the boom in the plane of symmetry of the mast and at 90° to the mast.

The distance between these two limits is 11560 mm.

The Top Width as defined by the ERS (G.7.9(a)) must be between 900 mm and 950 mm. The Top Width is the distance between the halyard point (REV G.4.2(a)) and the Aft Head Point (ERS G.5.6). The Head Point as defined by the ERS (G.4.2(a)) may not be located, by any means whatsoever, above this point.

No part of the sail may exceed a reference line passing through the mast point (Throat Point) as defined by the ERV (G.4.5 "sub-section B - Supplements for other sails") drawn at 90 degrees to the luff.

The sail is therefore a sail whose horn makes an angle of 90 degrees maximum in relation to the luff and whose dimensions are between 900mm and 950mm.

guindant et de dimension comprise entre 900mm et 950mm.

G.4.1.2. Etablissement de la Grand-voile : marque limite extérieure E

La marque limite extérieure pour l'établissement de la Grand-voile sur la bôme, est une marque peinte sur la bôme de couleur contrastée, unie de 25 mm de large (voir définition en [Annexe F](#)). La valeur de « E » dont il est fait état dans ces règles de Classe (RCC30), est la distance entre la face interne de cette marque de jauge et la face arrière du mat, la bôme étant positionnée perpendiculairement au mat. La distance entre ces deux limites est de 4314 mm.

Le point d'écoute tel qu'il est défini par les **REV (G.4.1) (Clew Point)** ne peut pas se situer, par quelques artifices que ce soit, au-delà de ce point.

G.4.2. Construction/matériau

Les fibres de carbone et des fibres PBO, sont interdites. La Classe (CC30) se réserve le droit de modifier chaque année la liste des fibres autorisées ou interdites.

Les procédés de fabrication suivants sont autorisés :

- Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial ou cross cut, matériaux tissés ou laminés à fibres polyester, polyéthylènes Haute Densité ou aramides
- Le corps structurel de la voile ne peut pas être à base de matériaux à base de filaments.
- Les constructions qui comprennent des fibres orientées sur mesure sont interdites.
- L'utilisation de grammages (densité) différents est autorisée.

Note c'est une voile à panneaux, pas de membrane, pas de laminés « filamentaires ».

Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Les éléments suivants sont autorisés : coutures, colles, rubans, velcro, vis, boulons, œillets d'angle, renforts pour les lattes, élastiques de poche à latte, embouts de poche à latte, nerfs de chute, de bordure, de guindant, jonc (guindant).

G.4.1.2. Setting the mainsail: outer limit mark E

The outer limit mark for the setting of the mainsail on the boom, is a mark painted on the boom in a contrasting solid colour, 25 mm wide (see definition in [Appendix F](#)).

The value of "E" referred to in these Class Rules (C30CR), is the distance between the inner face of this measurement mark and the aft face of the mast, with the boom positioned perpendicular to the mast. The distance between these two limits is 4314 mm.

The clew point as defined by the **ERS (G.4.1)** may not be located, by any means whatsoever, beyond this point.

G.4.2. Construction/material

Carbon fibres and PBO fibres are prohibited. The Class (CC30) reserves the right to modify the list of authorised or prohibited fibres each year.

The following manufacturing processes are authorised:

- Only constructions using flat, tri-radial or cross cut panels, woven or laminated materials with polyester, high density polyethylene or aramid fibres are authorised.
- The structural body of the sail may not be made from filament-based materials.
- Constructions incorporating custom oriented fibres are prohibited.
- The use of different cloth weight (gsm, grams per square meter) is permitted.

Note: this is a panel sail, no membrane, no "filamentary" laminates.

Paragraphs G.1. Measurement and certification and G.3 Manufacture apply to this sail.

The following items are permitted: seams, glues, tapes, Velcro, screws, bolts, corner eyelets, batten reinforcement, batten pocket elastics, batten pocket end caps, leech, foot and luff ropes, luff tape.

Les taquets ou fixation « velcro » avec rabats et fermetures, protection contre le raguage, bandes indicatrices de la forme de la voile, penons sont autorisés.

G.4.2.1. Ris

La voile doit comporter au moins 2 bandes de ris de fabrication strictement identique en tout point (liste non exhaustive : œillets, anneaux, sangles, renforts, fibrage, etc.) ; le ris de fond et le cunningham ne sont pas considérés comme des ris et sont autorisés. Un troisième ris peut être présent pour peu que la surface de la voile sous tris ris soit inférieure à la surface de la voile sous deux ris.

Les hauteurs des bandes de ris sont :

H1 = 10350 mm +/- 100 mm

H2 = 8310 mm +/- 100 mm

Voir Annexe N : Grand Voile

Ces mesures sont prises le long du guindant de la grand-voile depuis le point de drisse (**Head Point**) tel que défini dans la règle G.4.2 des REV, et tel que défini dans les règles H.5.1(e) des REV.

Pour les Grand voiles réalisées après le premier juin 2024, elles devront comporter un 3 ième ris pour être conforme aux RSO 4.26.2 : le guindant doit pouvoir être réduit d'au moins 50%

G.4.2.3. Fenêtres

Deux fenêtres sont autorisées en matériau transparent libre. Surface maximum : 0.8m² au total.

G.4.2.4. Lattes

La voile peut avoir au maximum 6 lattes qui doivent coulisser dans des goussets :

- Les lattes doivent être d'un seul tenant
- Les lattes à inertie variable sont autorisées.
- Les lattes comprenant du carbone sont interdites

Voir Annexe N / Grand-voile pour

l'emplacement des lattes et les tolérances de positionnement)

G.4.2.5. Bordures

Cleats or "Velcro" fastenings with flaps and closures, protection against paddling, sail shape indicator strips, telltales are authorised.

G.4.2.1. Reefs

The sail must have at least 2 reefing bands of strictly identical construction at all points (non-exhaustive list: eyelets, rings, straps, reinforcements, fibre, etc.); the bottom reef and the cunningham are not considered as reefs and are authorised. A third reef may be present provided that the sail area under three reefs is less than the sail area under two reefs.

The heights of the reef bands are :

H1 = 10350 mm +/- 100 mm

H2 = 8310 mm +/- 100 mm

See Appendix N: Mainsail

These measurements are taken along the luff of the mainsail from the **Head Point as defined in rules G.4.2 and H.5.1(e) of the ERS.**

Mainsails built after 1 June 2024 will have to be fitted with a 3rd reef to comply with OSR 4.26.2: the luff must be able to be reduced by at least 50%.

G.4.2.3. Windows

Two windows are permitted in any transparent material. Maximum surface area: 0.8m² in total.

G.4.2.4. Battens

The sail may have a maximum of 6 battens which must slide in gusset plates:

- The battens must be in one piece.
- Battens with variable inertia are authorised.
- Battens with carbon are forbidden

See Appendix N / Mainsail for batten location and positioning tolerances)

G.4.2.5. Foots

Les voiles à bordure libre sont autorisées. Les fermetures à glissières ou à crémaillères sont interdites.

Sails with a free foot are permitted. **Sliding or rack and pinion closures** are prohibited.

G.4.2.6. Carénage de bordure de la grand-voile

Il est interdit d'ajouter toute sorte de carénage rigide et/ou en tissu dans un plan quelconque horizontal, vertical, par rapport à la bôme.

G.4.2.6. Mainsail foot fairing

It is forbidden to add any kind of rigid and/or fabric fairing in any horizontal or vertical plane in relation to the boom.

G.4.2.7. Aérodynamique de la tête de la grand-voile

Il est interdit d'ajouter toute sorte de carénage (rigide et/ou en tissu) dans un plan quelconque, horizontal, vertical par rapport à la ligne théorique entre le point de mat (Throat Point), point de drisse arrière et l'intersection de la chute et de la tête. Il est rappelé que la grand-voile doit être une voile souple. Comme défini en G.4. Grand-Voile.

Elle ne peut pas intégrer des matériaux rigides sauf dans une surface de la grand-voile, délimitée par un cercle de 1100 mm de rayon autour du point de drisse.

G.4.2.7. Aerodynamics of the head of the mainsail

It is forbidden to add any kind of fairing (rigid and/or fabric) in any horizontal or vertical plane in relation to the theoretical line between the mast point (Throat Point), the aft halyard point and the intersection of the leech and the head. Remember that the mainsail must be a flexible sail. As defined in G.4 Mainsail.

It may not incorporate rigid materials except in an area of the mainsail delimited by a circle of 1100 mm radius around the halyard point.

G.4.3. Dimensions

Les caractéristiques dimensionnelles de la grand-voile sont précisées dans **l'annexe N / Grand voile**

G.4.3. Dimensions

The dimensional characteristics of the mainsail are specified in **Appendix N / Mainsail**.

G.4.4. Drisse de Grand-voile et liaison du guindant de grand-voile au mât

Un **système de type palan à deux brins est obligatoire pour la drisse de grand-voile**.

A cet effet, on utilisera de préférence une manille de mouflage (exemple Wichard référence 11603, ou 11604), une poulie simple fixée au sommet de la grand-voile est autorisée.

Une ralingue textile ou des chariots à friction peuvent être utilisés pour assurer la liaison mécanique entre la grand-voile et le mât.

G.4.4. Mainsail halyard and connection of the mainsail luff to the mast

A two-strand hoisting system is mandatory for the mainsail halyard.

A reefing shackle is preferred (e.g. Wichard reference 11603, or 11604), a single block attached to the top of the mainsail is permitted.

A textile bolt rope or friction blocks can be used to ensure the mechanical link between the mainsail and the mast.

G.4.5. Emblème, numéros de voile et décoration

G.4.5.1. L'emblème de Classe (CC30) doit être posé conformément au dessin de **l'annexe N / Grand -voile**.

G.4.5. Emblem, sail numbers and decoration

G.4.5.1. The Class emblem (CC30) shall be displayed in accordance with the drawing in **Appendix N/Mainsail**.

G.4.5.2. Les numéros de voile doivent être conformes aux RCV « *Identification sur les voiles* ». Voir descriptif en **Annexe N/ Grand-voile**

G.4.5.2. Sail numbers must comply with the RRS "*Identification on sails*", see description in **Appendix N/ Mainsail**.

G.4.5.3. La voile peut être peinte ou décorée. Tout en respectant **l'Annexe N / Grand-voile**.

G.4.5.3. The sail may be painted or decorated. In compliance with **Appendix N / Mainsail**.

G.5. Génois / J2

Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Chapters G.1. Measurement and certification and G.3 Manufacture apply to this sail.

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves s'applique à cette voile.

Chapter G.2 Limitation on the number of new sails applies to this sail.

Nota 1 : Cette voile d'avant doit être envoyée exclusivement sur l'étai frappé sur la cadène d'étrave (*modification de la RCV 54*).

Note 1: This headsail must be sent exclusively on the forestay hit on the bow chainplate (*modification to RRS 54*).

Nota 2 : Un système de largage rapide de mousquetons est autorisé.

Note 2: A quick release system with snap hooks is authorised.

Nota 3 : Une sangle pour utilisation d'un Cunningham est autorisée

Note 3: A strap for using a Cunningham is authorised.

Nota 4 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Note 4: The sail must be set up with a halyard (no hook).

Nota 5 : Le système d'accroche du génois sur l'étai est libre, excepté un fourreau avec zip. L'utilisation d'un étai creux n'est pas autorisée.

Note 5: The system for attaching the genoa to the forestay is free, except for a zipped sleeve. The use of a hollow forestay is not permitted.

Le nerf de bordure est autorisé et libre de construction.

The foot line is permitted and free of construction.

Le nerf de chute est autorisé et libre de construction.

The leach line is permitted and free of construction.

G.5.1. Définition des points caractéristiques du génois (drisse, écoute, amure)

G.5.1. Definition of the characteristic points of the genoa (halyard, sheet, tack)

L'identification de ces trois points est définie par les règles REV (G.4.1, G.4.2, G.4.3).

The identification of these three points is **defined by the ERS rules (G.4.1, G.4.2, G.4.3)**.

Pour la définition du point de drisse (Head Point), on ne prendra pas en compte les éléments de fixation qui dépassent le corps de la voile : sangle, ralingue. **voir les REV (G.4.2.b)**.

For the definition of the halyard point (Head Point), we will not take into account the fastening elements which extend beyond the body of the sail: webbing, bolt rope, etc. **See the ERS (G.4.2.b)**.

G.5.2. Construction/matériau

G.5.2. Construction/material

Les fibres de carbone et des fibres PBO, sont interdites. La Classe (CC30) se réserve le droit de modifier chaque année la liste des fibres autorisées ou interdites.

Carbon fibres and PBO fibres are prohibited. The Class (CC30) reserves the right to modify the list of authorised or prohibited fibres each year.

Les procédés de fabrication suivants sont autorisés :

Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial ou cross cut, matériaux tissés ou laminés à fibres polyester polyéthylènes Haute Densité ou aramides

Le corps structurel de la voile ne peut pas être à base de matériaux à base de filaments.

Les constructions qui comprennent des fibres orientées sur mesure sont interdites.

L'utilisation de grammages (densité) différents est autorisée.

Note c'est une voile à panneaux, pas de membrane, pas de laminés « filamentaires ».

G.5.2.1. Ris

La présence d'un ris est acceptée, le système de prise de ris est libre . Le système de ferlage du ris est libre.

G.5.2.2. Cunningham

Les Cunninghams sont autorisés en respectant la règle D.4.2. De l'équipement et de l'accastillage supplémentaires limités à ceux définis dans l'annexe D : Equipement optionnel sont autorisés.

G.5.2.3. Des fenêtres pour penons en matériau transparent libre sont autorisées.

G.5.2.4. Lattes et leurs positions

Trois lattes aux dimensions max. **1200 mm** sont autorisées en plus de la latte forcée, une latte de tête est interdite.

Les lattes doivent être d'un seul tenant.

Les lattes à inertie variable sont autorisées.

Les lattes comprenant du carbone sont interdites.

G.5.2.5 Publicité

De la publicité (hors lettrage) et/ou de la décoration (hors lettrage) peuvent être apposées sur la voile suivant les données de l'annexe N./ Géoais.

G.5.3. Dimensions

Les caractéristiques dimensionnelles sont précisées dans l'Annexe N / Géoais.

The following manufacturing processes are authorised:

Only constructions using flat, tri-radial or cross cut panels, woven or laminated materials with High Density Polyester or Aramid fibres are authorised.

The structural body of the sail may not be made from filament-based materials.

Constructions incorporating oriented fibres are prohibited.

The use of different cloth weight (gsm, grams per square meter) is permitted.

Note this is a panel sail, no membrane, no "filamentary" laminates.

G.5.2.1. Reefing

The presence of a reef is accepted, the reefing system is free.

G.5.2.2. Cunningham

Cunninghams are permitted in compliance with rule D.4.2 Additional equipment and fittings limited to those defined in Appendix D: Optional Equipment are permitted.

G.5.2.3. Windows for telltales (sail shape indicator strips) made of free transparent material are permitted.

G.5.2.4. Battens and their positions

Three battens of max. **1200 mm** are permitted in addition to the forced batten; a headboard batten is not permitted.

The battens must be in one piece.

Battens with variable inertia are permitted.

Battens containing carbon are forbidden.

G.5.2.5 Advertising

Advertising (excluding lettering) and/or decoration (excluding lettering) may be affixed to the sail in accordance with Appendix N./ Genoa.

G.5.3. Dimensions

The dimensional characteristics are specified in Appendix N / Genoa.

G.6. Solent / J3

Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves s'applique à cette voile.

Nota 1 : Cette voile d'avant doit être envoyée exclusivement sur l'étai frappé sur la cadène d'étrave (*modification de la RCV 54*).

Nota 2 : Un système de largage rapide de mousquetons est autorisé.

Nota 3 : une sangle pour utilisation d'un Cunningham ou pour prise de ris est autorisée

Nota 4 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Nota 5 : Le système d'accroche du génois sur l'étai est libre, excepté un fourreau avec zip

L'utilisation d'un étai creux n'est pas autorisée.

Le nerf de bordure est autorisé et libre de construction.

Le nerf de chute est autorisé et libre de construction.

G.6.1 Définition des points caractéristiques du génois (drisse, écoute, amure)

L'identification de ces trois points est définie par les règles REV (G.4.1, G.4.2, G.4.3).

Pour la définition du point de drisse (Head Point), on ne prendra pas en compte les éléments de fixation qui dépassent le corps de la voile : sangle, ralingue. **Voir les REV (G.4.2.b).**

G.6.2 Construction/matériau

Les fibres de carbone et des fibres PBO, sont interdites. La Classe (CC30) se réserve le droit de modifier chaque année la liste des fibres autorisées ou interdites.

Les procédés de fabrication suivants sont autorisés :

- Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial ou cross cut, matériaux tissés ou laminés à fibres polyester, polyéthylènes Haute Densité ou aramides

Chapters G.1. Measurement and certification and G.3 Manufacture apply to this sail.

Chapter G.2 Limitation on the number of new sails applies to this sail.

Note 1: This headsail must be sent exclusively on the forestay hit on the bow chainplate (*modification to RRS 54*).

Note 2: A quick release system with snap hooks is authorised.

Note 3: A strap for using a Cunningham or for reefing is authorised.

Note 4: The sail must be set up with a halyard (no hook).

Note 5: The system for attaching the genoa to the forestay is free, except for a sleeve with a zip.

The use of a hollow forestay is not permitted.

The foot line is permitted and free of construction.

The leach line is permitted and free of construction.

G.6.1 Definition of the characteristic points of the genoa (halyard, sheet, tack)

The identification of these three points is **defined by the ERS rules (G.4.1, G.4.2, G.4.3).**

For the definition of the halyard point (Head Point), we will not take into account the fixing elements which extend beyond the body of the sail: webbing, bolt rope, etc. **See the ERS (G.4.2.b).**

G.6.2 Construction/material

Carbon fibres and PBO fibres are prohibited. The Class (CC30) reserves the right to modify the list of authorised or prohibited fibres each year.

The following manufacturing processes are authorised:

- Only constructions using flat, tri-radial or cross cut panels, woven or laminated materials with polyester, high density polyethylene or aramid fibres are authorised.
- The structural body of the sail may not be made from filament-based materials.
- Constructions incorporating oriented fibres are prohibited.

- Le corps structurel de la voile ne peut pas être à base de matériaux à base de filaments.
- Les constructions qui comprennent des fibres orientées sur mesure sont interdites.
- L'utilisation de grammages (densité) différents est autorisée.

Note c'est une voile à panneaux, pas de membrane, pas laminés « filamentaire »
L'ajout d'un taffetas (tissage chaîne / trame) est autorisé sur toute ou partie de la voile, sur une ou plusieurs faces, y compris à l'intérieur de la structure de la voile. Ce taffetas doit alors être en Polyester.

Ce taffetas (tissage chaîne / trame) peut également venir en remplacement des films Mylar.

G.6.2.1. La présence d'un ris est acceptée, le système de prise de ris est libre . Le système de ferlage du ris est libre.

G.6.2.2 Cunningham

Les Cunninghams sont autorisés en respectant la règle D.4.2. De l'équipement et de l'accastillage supplémentaires limités à ceux définis dans l'annexe D : Equipement optionnel sont autorisés.

G.6.2.3. Des fenêtres pour penons sont autorisées, en matériau transparent libre.

G.6.2.4. Deux lattes au maximum dimension max 1200 mm sont autorisées en plus de la latte forcée, une latte de tête est interdite. Les lattes doivent être d'un seul tenant. Les lattes à inertie variable sont autorisées. Les lattes comprenant du carbone sont interdites.

G.6.2.5. De la publicité (hors lettrage) et/ou de la décoration (hors lettrage) peuvent être apposées sur la voile suivant les données de l'annexe N / Solent.

G.6.3. Dimensions

- The use of different cloth weight (gsm, grams per square meter) (densities) is permitted.

Note this is a panel sail, no membrane, no "filament" laminates

The addition of a taffeta (warp/weft weave) is authorised on all or part of the sail, on one or more sides, including inside the structure of the sail. This taffeta must be made of polyester. This taffeta (warp/weft weave) can also replace Mylar films.

G.6.2.1. The presence of a reef is accepted, the reefing system is free.

G.6.2.2 Cunningham

Cunninghams are permitted in compliance with rule D.4.2 Additional equipment and fittings limited to those defined in Appendix D: Optional Equipment are permitted.

G.6.2.3. Windows for telltales (sail shape indicator strips) are permitted, in free transparent material.

G.6.2.4. A maximum of two battens with a max dimension of 1200 mm are permitted in addition to the forced batten, a headplate batten is forbidden. The battens must be in one piece. Variable inertia battens are permitted. Battens containing carbon are forbidden.

G.6.2.5. Advertising (excluding lettering) and/or decoration (excluding lettering) may be affixed to the sail in accordance with Annex N / Solent.

G.6.3. Dimensions

Les caractéristiques dimensionnelles du Solent sont précisées dans **l'Annexe N / Solent**.

The dimensional characteristics of the Solent are specified in **Appendix N / Solent**.

G.7. Foc de gros temps (ORC) / Heavy weather Jib

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves ne s'applique pas à cette voile.

Chapter G.2 Limitation on the number of new sails does not apply to this sail.

Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Paragraphs G.1. Measurement and certification and G.3 Fabrication apply to this sail.

cette voile doit être conforme au RSO chapitre 4.27.3 « foc de gros temps », avec une surface maximum de 13.5% de la hauteur du triangle avant au carré.

this sail must comply with OSR chapter 4.27.3 "heavy weather jib", with a maximum surface area of 13.5% of the height of the forward triangle squared.

La surface est calculée suivant la formule suivante :

The surface area is calculated using the following formula:

$S = 0,255 \times \text{longueur du guindant} \times (\text{LP} + 2 \text{ fois la largeur à mi-hauteur})$.

$S = 0.255 \times \text{luff length} \times (\text{LP} + 2 \text{ times the width at half height})$.

Nota 1 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Note 1: The sail must be set up with a halyard (no hook).

Nota 2 : Le système d'accroche du génois sur l'étai est libre, excepté un fourreau avec zip. L'utilisation d'un étai creux n'est pas autorisée.

Note 2: The system for attaching the genoa to the forestay is free, with the exception of a sleeve with a zip. The use of a forestay headsail foil (tuff luff, harken foil...) is not permitted.

Le nerf de bordure est autorisé et libre de construction.

The foot line is permitted and free of construction.

Le nerf de chute est autorisé et libre de construction.

The leach line is permitted and free of construction.

G.7.1 Construction/Matériau

G.7.1 Construction/Material

Matériau : seuls les matériaux tissés (Trame et chaîne à 90 degrés) en fibre polyester sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts. Le grammage minimum doit être de 280 g/m²

Material: only woven materials (weft and 90 degree warp) in polyester fibre are authorised for the body of the sail and the reinforcements. The gsm (gram per square meter) is at least 280 g/m²

G.7.1.1 Le foc de gros temps est relié à l'étai par des mousquetons, ce qui dispense de la présence d'œillets et de moyens d'attache spécifiques.

G.7.1.1 The heavy jib is connected to the forestay by carabiners, which dispenses with the need for eyelets and specific means of attachment

G.7.1.2. Trois lattes au maximum dimension max 1200 mm sont autorisées, une latte de tête est interdite.

G.7.1.2 A maximum of three battens with a maximum dimension of 1200 mm are permitted, a headplate batten is forbidden.

Les lattes doivent être d'un seul tenant.

The battens must be in one piece.

Les lattes à inertie variable sont autorisées.

Variable inertia battens are permitted.

Les lattes contenant du carbone sont interdites.

Battens containing carbon are forbidden.

G.7.1.3 La présence d'un Cunningham est interdite

G.7.1.3. Cunningham is forbidden

G.7.1.4 La largeur de la tête ne doit pas excéder 100 mm

G.7.1.4. The faceplate width must not exceed 100 mm.

G.8. Tourmentin / Storm Jib

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves s'applique à cette voile.

Chapter G.2 Limitation on the number of new sails does not apply to this sail.

Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Paragraphs G.1. Measurement and certification and G.3 Fabrication apply to this sail.

Cette définition reprend les dispositions du chapitre 4.27 des RSO soit 7 m² maximum et un guindant de 7.5 mètres maximal, avec les prescriptions supplémentaires ci-dessous.

This definition is based on the provisions of chapter 4.27 of the OSR, i.e. 7 m² maximum and a maximum luff of 7.5 metres, with the additional requirements below.

La surface est calculée suivant la formule suivante :

The surface area is calculated using the following formula:

$S = 0,255 \times \text{longueur du guindant} \times (\text{LP} + 2 \text{ fois la largeur à mi-hauteur}).$

$S = 0.255 \times \text{luff length} \times (\text{LP} + 2 \text{ times the width at half height}).$

Nota 1 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Note 1: The sail must be set up with a halyard (no hook).

Nota 2 : Le système d'accroche du génois sur l'étai est libre, excepté un fourreau avec zip. L'utilisation d'un étai creux n'est pas autorisée.

Note 2: The system for attaching the genoa to the forestay is free, with the exception of a sleeve with a zip. The use of a forestay headsail foil (tuff luff, harken foil...) is not permitted.

Le nerf de bordure est autorisé et libre de construction.

The foot line is permitted and free of construction.

Le nerf de chute est autorisé et libre de construction.

The leach line is permitted and free of construction.

G.8.1 Construction/Matériau

Matériau : seuls les matériaux tissés (Trame et chaîne à 90 degrés) en fibre polyester sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts. Le tourmentin doit être de couleur vive.

G.8.1 Construction/Material

Material: only woven materials (weft and 90 degree warp) in polyester fibre are authorised for the body of the sail and the reinforcements. The storm jib must be brightly coloured.

G.8.1.2. Le tourmentin est relié à 'étai par des mousquetons, ce qui dispense de la présence d'œilletons et de moyens d'attache spécifiques.

G.8.1.2. The storm jib is connected to the forestay by carabiners, which dispenses with the need for eyelets and specific means of attachment.

G.8.1.3. Les lattes sont interdites.

G.8.1.3. Battens are forbidden.

G.8.1.4 La présence d'un Cunningham est interdite

G.8.1.4. Cunningham is forbidden

G.8.1.5 La largeur de la tête ne doit pas excéder 60 mm

G.8.1.5. The faceplate width must not exceed 60 mm.

G.9. Suédoise / Storm Trysail

Cette voile est obligatoire pour les courses de catégories 1,2.

This sail is compulsory for category 1 and 2 races.

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves s'applique à cette voile.

Chapter G.2 Limitation on the number of new sails does not apply to this sail.

Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Paragraphs G.1. Measurement and certification and G.3 Manufacture apply to this sail.

Cette définition reprend les dispositions du chapitre 4.27 des RSO soit une surface maximum de 17.5% de longueur de guindant GV (P) x longueur de bordure (E). (voir **Annexe N/ Grand-voile**) avec les prescriptions supplémentaires ci-dessous.

This definition includes the provisions of chapter 4.27 of the OSR, i.e. a maximum surface area of 17.5% of the mainsail luff length (P) x foot length (E). (**see Appendix N/Mainsail**) with the additional requirements below.

La surface est calculée suivant la formule suivante :

The surface area is calculated according to the following formula:

$S = 0,5 \times \text{longueur de chute} \times (\text{plus courte distance entre amure et chute}).$

$S = 0.5 \times \text{leech length} \times (\text{shortest distance between tack and leech}).$

Le numéro de voile du bateau doit être présent.

The boat's sail number must be present.

Nota 1 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Note 1: The sail must be set with a halyard (no hook).

Nota 2 : De l'accastillage complémentaire doit être présent si nécessaire pour établir cette voile

Note 2: Additional fittings must be present if necessary to set this sail.

Le nerf de bordure est autorisé et libre de construction.

The foot line is permitted and free of construction.

Le nerf de chute est autorisé et libre de construction.

The leech line is permitted and free of construction.

G.9.1 Construction/Matériau

Matériau : seuls les matériaux tissés (Trame et chaîne à 90 degrés) en fibre polyester sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts.

G.9.1. Construction/Material

Material: only woven materials (weft and 90 degree warp) in polyester fibre are authorised for the body of the sail and the reinforcements.

La voile doit être de couleur vive.

The sail must be brightly coloured.

G.9.1.3. Les lattes sont interdites.

G.9.1.3. Battens are not permitted.

G.9.1.4. La présence d'un Cunningham est interdit.

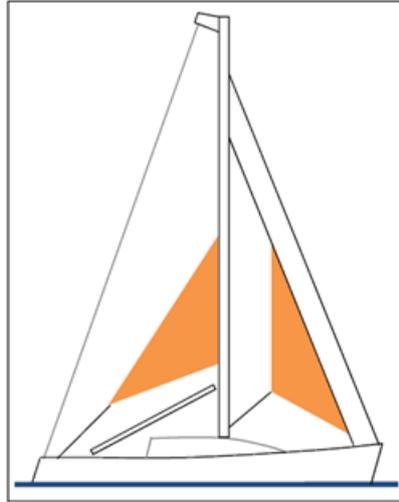
G.9.1.4. Cunningham is forbidden.

G.9.1.5 Pas de Planche de tête

G.9.1.5 No headboard

Illustration ; tourmentin + suédoise

Drawing: storm jib and trysail



G.10. Gennaker / Flying Jib

Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Paragraphs G.1. Measurement and certification and G.3 Manufacture.

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves s'applique à cette voile.

Chapter G.2 Limitation on the number of new sails applies to this sail.

Nota 1 : Cette voile d'avant peut être envoyée sur un étai volant, ou un guindant libre, et amurée sur la cadène implantée à l'extrémité du bout dehors. L'étai volant doit être dans un matériau qui respecte le paragraphe G.3.2., l'utilisation de carbone ou de PBO est interdite..

Note 1: This headsail can be set on a flying stay, or a free luff, and tacked to the chainplate fitted at the end of the bowsprit. The flying stay must be made of a material which complies with chapter G.3.2., the use of carbon or PBO is forbidden.

Nota 2 : Cette voile peut utiliser un emmagasineur.

Note 2: This sail can use a furler.

Nota 3 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook)

Note 3: The sail must be set up with a halyard (no hook).

Note 4: The sail must be set up with the cap halyard, the use of the head spinnaker halyard is forbidden.

Nota 4 : La voile doit être établie avec la drisse de capelage, l'utilisation de la drisse de spi de tête est interdite.

Le nerf de bordure est autorisé et libre de construction.

Le nerf de chute est autorisé et libre de construction.

G.10.1. Définition des points caractéristiques du génois (drisse, écoute, amure)

L'identification de ces trois points est définie par les règles REV (G.4.1, G.4.2, G.4.3).

Pour la définition du point de drisse (Head Point), on utilisera la définition propre au voile d'avant. Voir les REV (G.4.2.b).

G.10.2. Construction/matériau

Les fibres de carbone et des fibres PBO, sont interdites. La Classe (CC30) se réserve le droit de modifier chaque année la liste des fibres autorisées ou interdites.

Les procédés de fabrication suivants sont autorisés :

Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial, cross cut. ou laminés à fibres polyester, matériaux tissés polyéthylène Haute Densité ou aramides.

Le corps structurel de la voile ne peut pas être à base de matériaux à base de filaments.

Les constructions qui comprennent des fibres orientées sur mesure sont interdites.

L'utilisation de grammages (densité) différents est autorisée.

Note : c'est une voile à panneaux, pas de membrane, pas de laminés « filamentaires »

G.10.2.1 Des fenêtres pour penons sont autorisées, en matériau transparent libre.

G.10.2.2. lattes

The foot line is permitted and free of construction.

The leach line is permitted and free of construction.

G.10.1. Definition of the characteristic points of the genoa (halyard, sheet, tack)

The identification of these three points is defined by the ERS rules (G.4.1, G.4.2, G.4.3).

For the definition of the halyard point (Head Point), the definition specific to the headsail will be used. See the ERS (G.4.2.b).

G.10.2. Construction/material

Carbon fibres and PBO fibres are prohibited. The Class (CC30) reserves the right to modify the list of authorised or prohibited fibres each year.

The following manufacturing processes are authorised:

Only constructions using flat, tri-radial, cross cut or laminated panels with polyester fibres, high density polyethylene or aramid woven materials are authorised.

The structural body of the sail may not be made from filament-based materials.

Constructions incorporating oriented fibres are prohibited.

The use of different cloth weight (gsm, grams per square meter), (densities) is permitted.

Note: this is a panel sail, no membrane, no "filamentary" laminates.

G.10.2.1. Windows for sail shape indicator strips, telltales are permitted in any transparent material.

G.10.2.2. battens

Les lattes sont interdites.

Battens are not permitted.

G.10.2.3. Décoration

La décoration de cette voile est libre.

G.10.2.3. Decoration

The decoration of this sail is free.

G.10.3. Dimensions

Le pourcentage de largeur à mi-hauteur par rapport à la bordure est de 60% à 65%.

G.10.3. Dimensions

The percentage of width at half height in relation to the kerf is 60% to 65%.

Le guindant ne peut excéder 13.15m, la bordure doit au minimum mesurer 7m et la chute doit au maximum mesurer 11.35m.

The luff must not exceed 13.15m, the outhaul must be a minimum of 7m and the leech a maximum of 11.35m.

Les caractéristiques dimensionnelles du Gennaker sont précisées dans l'Annexe N / Gennaker.

The dimensional characteristics of the Gennaker are specified in Appendix N / Gennaker.

G.11. Spinnakers Asymétriques / Asymmetric Spinnakers

Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Paragraphs G.1. Measurement and certification and G.3 Manufacture apply to this sail.

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves s'applique à cette voile.

Chapter G.2 Limitation on the number of new sails applies to this sail.

Seuls les spinnakers asymétriques sont autorisés.

Only asymmetric spinnakers are allowed.

Un câble pouvant faire office d'étau volant est autorisé (le carbone et le PBO sont interdits).

A cable that can be used as a flying stay is authorised (carbon and PBO are forbidden).

L'usage d'emmagasineur est interdit pour les spinnakers.

The use of furlers is forbidden for spinnakers.

Le nerf de bordure est autorisé et libre de construction.

The foot line is permitted and free of construction.

Le nerf de chute est autorisé et libre de construction.

The leach line is permitted and free of construction.

La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook)

The sail must be set up with a halyard (no hook).

G.11.1. Définition des points caractéristiques du spinnaker (drisse, écoute, amure)

G.11.1. Definition of the characteristic points of the spinnaker (halyard, sheet, tack)

L'identification de ces trois points est définie **par les règles REV (G.4.1, G.4.2, G.4.3).**

G.11.2. Construction/matériau

Seuls sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts, les tissus en fibres polyester ou polyamide.

Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial, cross cut,, panneaux orientés...

Sur des échantillons (quel que soient leurs formes ou leur surfaces), prélevés dans n'importe quelle zone du Spinnaker (hors renforts), les caractéristiques d'homogénéité, de densité, de répartition des fibres ainsi que les spécifications mécaniques doivent être globalement identiques.

La voile doit être conforme **aux spécifications G.1.4 des REV**

- c) voile souple
- d) voile en pli tissé
- f) voile en pli unique

L'utilisation de grammage différent est autorisé avec une restriction quant au grammage minimum.

Grammage :

Le grammage pour les spinnakers est soumis à restrictions :

- Au moins pour le spinnaker A2 : 40g/m² (≈0.75) oz
- Au moins pour le spinnaker A4 : 58 g/m² (≈1.3 oz)

G.11.3. Dimensions maximales

G.11.3.1 Largeur à mi-hauteur

La largeur à mi-hauteur ne sera pas inférieure à 75% de la longueur de la bordure.

G.11.3.2. Surface

Les surfaces (SPA) maximales des spinnakers A2 et A4 sont les suivantes :

- Spinnaker A2 : 100 m²

The identification of these three points is **defined by the ERS rules (G.4.1, G.4.2, G.4.3).**

G.11.2. Construction/material

Only polyester or polyamide fibre fabrics are authorised for the body of the sail and the reinforcements.

Only constructions using flat panels, tri-radial panels, cross cut panels, oriented panels, etc. are authorised.

On samples (whatever their shape or surface), taken from any area of the Spinnaker (excluding reinforcements), the characteristics of homogeneity, density, fibre distribution and mechanical specifications must be identical overall.

The sail must comply with the **G.1.4 specifications of the ERV.**

- c) flexible sail
- d) woven ply sail
- f) single ply sail

The use of different cloth weight (gsm, grals per square meter) is authorised with a restriction as to the minimum gsm.

GSM :

The GSM for spinnakers is subject to restrictions:

- At least for A2 spinnaker: 40g/m² (≈0.75) oz
- At least for A4 spinnaker: 58 g/m² (≈1.3 oz)

G.11.3. Maximum dimensions

G.11.3.1. Width at half-height

The width at half-height shall not be less than 75% of the length of the foot.

G.11.3.2. Surface area

The maximum surface areas (SPA) of the A2 and A4 spinnakers are as follows:

- Spinnaker A2: 100 m²

- Spinnaker A4 : 70 m2 avec SLU (guindant) max de 14.35 mètres.

Un ris peut être présent sur le spinnaker A4
La surface de jauge est calculée en utilisant la formule suivante :

$$SPA = ((SLU+SLE)/2*((SFL+(4*SHW))/5))*0,83$$

SLU	Longueur du guindant
SLE	Longueur de la chute
SFL	Largeur de la bordure
SHW	Largeur à mi-hauteur

G.11.4 Equipements

Sont autorisés :

- Les chaussettes à spinnaker
- Une « retrieving line » est autorisée sur les spinnakers, son diamètre et sa nature (pas de PBO ou Carbone) sont libres.
- Une crosse de point d’amure.

- Spinnaker A4: 70 m2 with maximum SLU (luff) of 14.35 metres.

A reef may be present on the A4 spinnaker.
The measurement area is calculated using the following formula:

$$SPA = ((SLU+SLE)/2*((SFL+(4*SHW))/5))*0.83$$

SLU	Luff length
SLE	Leech length
SFL	Edge width
SHW	Width at half height

G.11.4 Equipment

The following are permitted:

- Spinnaker socks
- A retrieving line is authorised on spinnakers, its diameter and type (not PBO or Carbon) are free.
- A tack stick.

CHAPITRE H – EQUIPEMENTS RÈGLEMENTAIRES, SÉCURITÉ / CHAPTER H REGULATORY EQUIPMENT, SAFETY

H.1. Pharmacie / Pharmacy

Une pharmacie de premier secours (trousse d’urgence) est en permanence à bord ainsi qu’un manuel de premier secours (emplacement libre) conformément aux RSO 4.08.

Elle est complétée par une pharmacie dont le contenu dépend de la catégorie de course RSO (emplacement libre) voir l’annexe 6 du règlement médical FFV, description de la pharmacie en fonction de la catégorie RSO de la course.

A first aid kit is permanently on board as well as a first aid manual (free space) in accordance with OSR 4.08.

It is supplemented by a first aid kit, the contents of which depend on the OSR race category (free space) see appendix 6 of the FFV medical regulations, description of the first aid kit according to the OSR category of the race.

H.2. Sac ou conteneur de survie / Survival bag or container

Il doit être étanche, muni d’un bout terminé par un mousqueton, être marqué « SURVIE », du numéro de voile, du nom du bateau en gros caractères indélébiles.

Il doit avoir une flottabilité positive

It must be watertight, fitted with a snap hook at the end, and marked "SURVIVAL", with the sail number and the name of the boat in large, indelible letters.

It must have positive buoyancy

Application d'au moins 0.1 m² de peinture couleur fluorescente orange ou adhésif réfléchissant à l'extérieur du conteneur.
Son contenu est conforme aux RSO 4.21.

At least 0.1 m² of orange fluorescent paint or reflective adhesive must be applied to the outside of the container.
Its contents comply with OSR 4.21.

H.3. Combinaison de survie / Survival Suit

La combinaison de survie n'est pas obligatoire, mais recommandée pour les courses en solitaire ou en duo (cat 1), dans ce cas :
Une combinaison de protection thermique doit garantir une isolation thermique de 0.75 Clo en immersion sans contrainte de porter des sous-vêtements polaires particuliers.
Combinaison de survie conforme aux normes SOLAS ou ISO 15027 catégorie de conception A.

A survival suit is not compulsory, but is recommended for solo or duo races (cat 1):
A thermal protection suit must guarantee thermal insulation of 0.75 Clo in immersion without the need to wear special fleece underwear.
Survival suit complying with SOLAS or ISO 15027 design category A.

H.4. Mouillages / Anchors

H.4.1. Mouillage principal « lourd »

Le mouillage lourd doit toujours être à bord.

Le mouillage lourd est constitué de :

- Ancre de 8 kg (Britany, *PLASTIMO*) ou équivalent.
- De la chaîne \varnothing 8 mm en un seul tenant et une manille de 10 mm, d'une longueur minimale de 10m
- 30 mètres minimum de câblot \varnothing 12 mm.

Un sac adapté est autorisé, mais doit permettre le plombage du mouillage de manière simple. Le poids de l'ancre et de sa chaîne doit être au minimum de 20 kg.

L'ancre et les chaînes doivent être solidement saisies, à côté de la cloison toilettes, sous la holding tank.

Un trou de diamètre 3mm doit être fait au milieu du bras de l'ancre pour permettre le plombage. Des padeyes textiles ou autres attaches sont autorisés au niveau de la cloison du fond de coque pour maintenir le mouillage lourd.

Toute utilisation en course du mouillage « lourd » doit donner lieu à une déclaration à l'arrivée.

H.4.2. Mouillage « léger »

Le mouillage léger est constitué de :

H.4.1. Main "heavy" anchorage

The heavy anchorage must always be on board.

The heavy anchor consists of :

- An 8 kg anchor (Britany, *PLASTIMO*) or equivalent.
- \varnothing 8 mm chain in one piece and a 10 mm shackle, minimum length 10m
- A minimum of 30 metres of \varnothing 12 mm rope.

A suitable bag is permitted, but it must be easy to seal the anchor. The anchor and its chain must weigh a minimum of 20 kg.

The anchor and chains must be securely gripped, next to the toilet bulkhead, under the holding tank.

A 3mm diameter hole must be drilled in the middle of the anchor arm to allow for sealing. Textile padeyes or other fasteners are permitted at the hull bottom bulkhead to hold the heavy anchor.

Any use of the heavy anchor during the race must be declared at the finish.

H.4.2. "Light" anchorage

A light anchorage consists of :

- Une ancre ;
- De la chaîne ou bout plombé de longueur minimum 15 mètres: L'ancre et la chaîne ou bout plombé doivent peser 10 kg au minimum ;
- Du cordage, de nature, diamètre et longueur libre.

Le mouillage léger est obligatoire à bord.

- An anchor ;
- A chain or leaded rope at least 15 metres long: The anchor and the chain or leaded end must weigh at least 10 kg;
- Rope of any type, diameter and length.

Light anchoring is compulsory on board.

H.5. Matériel de sécurité / Security Gear

Le matériel de sécurité à bord doit être conforme aux prescriptions RSO en fonction de la catégorie (RSO) de course concernée. Tout l'équipement doit fonctionner correctement, être régulièrement vérifié, nettoyé et entretenu, être facilement accessible et adapté à l'usage prévu et à la taille du bateau.

H.5.1. Chaque voilier doit être armé pour le nombre de personnes embarquées, matériel de sécurité et d'armement suivant les RSO pour la catégorie de course concernée.

H.5.2 Bouée, collier de récupération, gilets et harnais

H.5.2.1. Bouée de sauvetage modèle fer à cheval équipée : RSO 4.22.3

- Obligatoire à bord
- Feu de retournement SOLAS
- Sifflet
- Ancre flottante légère

Une deuxième bouée de même type est imposée pour les courses de catégorie 1, 2 elle dispose en plus de matériels complémentaires (voir RSO 4.22.3).

Une perche dite IOR, reliée à la bouée par un filin flottant de 3 mètres environ les modèles télescopiques ou gonflables ne sont admis que s'ils sont à déclenchement automatique

The safety equipment on board must comply with the OSR regulations for the category (OSR) of race concerned.

All equipment must function correctly, be regularly checked, cleaned and maintained, be easily accessible and suited to its intended use and the size of the boat.

H.5.1. Each boat must be equipped for the number of people on board, safety equipment in accordance with the OSR category of race concerned.

H.5.2 Buoys, recovery collars, lifejackets and harnesses

H.5.2.1. Equipped horseshoe-shaped lifebuoy: OSR 4.22.3

- Mandatory on board
- SOLAS overturning light
- Whistle
- Light floating anchor

A second lifebuoy of the same type is compulsory for category 1 and 2 races, with additional equipment (see OSR 4.22.3).

An IOR pole, connected to the buoy by a floating line approximately 3 metres long. Telescopic or inflatable models are only permitted if they are automatically triggered and must be positioned on the liferaft or on

et doivent être positionnés sur le radeau de sauvetage ou sur le balcon arrière. Les autres modèles peuvent être positionnés entre la bouée et le radeau de sauvetage.

La bouée doit être arrimée verticalement à l'arrière du cockpit. Elle doit porter des bandes réfléchissantes, le nom et le numéro de voile du bateau.

H.5.2.2. Ligne de récupération (RSO 4.22.7) Obligatoire à bord

H.5.2.3. Un collier de récupération (RSO.22.8) d'homme à la mer doit être arrimé à l'arrière du cockpit. Le modèle est libre avec toutefois une flottabilité minimum de 9 lg et un cordage flottant d'une longueur minimum de 40m. Obligatoire en catégorie RSO 1,2,3.

H.5.2.4. Gilets de sauvetage

Voir RSO 5.01 :

- RSO 5.01.1 a) conforme à la norme ISO 12402-3 (niveau 150) et disposer d'un harnais intégré (recommandé, harnais séparé sinon)
- RSO 5.01.1 b) : Avoir une lumière de secours conforme à la norme ISO 12402-8
- RSO 5.01.1 c) : nom du bateau indiqué sur le gilet, ou nom de la personne qui le porte
- RSO 5.01.1 d) : Avoir une protection de visage conforme à la norme ISO 12402-8
- RSO 5.01.2 : Avoir un kit cartouche de rechange pour gilet (gilet gonflable)
- RSO 5.01.3 : Le bateau doit emporter au moins un gilet de réserve (catégorie RSO 1,2)

H.5.2.5. Harnais de sécurité et longes

Voir RSO 5.02 : Les harnais intégrés à des gilets de sauvetage ou à des vêtements sont autorisés si l'ensemble porte les marquages correspondants. Un harnais et une longe conforme aux normes en vigueur sont obligatoires par membre d'équipage avec un minimum de 2 (RSO 5.02.3 a)). Une longe pas

the stern balcony. Other models may be positioned between the buoy and the liferaft.

The buoy must be stowed vertically at the rear of the cockpit. It must be marked with reflective strips and the name and sail number of the boat.

H.5.2.2. Recovery line (OSR 4.22.7) Mandatory on board

H.5.2.3. A man overboard recovery collar (OSR.22.8) must be stowed at the rear of the cockpit. The model is free however with a minimum buoyancy of 9 lg and a floating rope with a minimum length of 40m. Compulsory in category OSR 1,2,3.

H.5.2.4. Lifejackets

See RSO 5.01 :

- OSR 5.01.1 a) compliant with ISO 12402-3 (level 150) and have an integrated harness (recommended, separate harness otherwise)
- OSR 5.01.1 b): Have an emergency light complying with standard ISO 12402-8
- OSR 5.01.1 c) : Name of the boat indicated on the lifejacket, or name of the person wearing it.
- OSR 5.01.1 d) : Face protection in accordance with ISO 12402-8
- OSR 5.01.2: To have a spare cartridge kit for the lifejacket (inflatable lifejacket).
- -OSR 5.01.3 : The boat must carry at least one reserve lifejacket (OSR category 1,2).

H.5.2.5. Safety harnesses and lanyards

See OSR 5.02: Harnesses integrated into lifejackets or clothing are authorised if the assembly bears the corresponding markings. One harness and one lanyard complying with the standards in force are compulsory per crew member with a minimum of 2 (OSR 5.02.3 a)). A lanyard no longer than 1m (OSR

plus longue que 1m (RSO 5.02.3 b), un mousqueton intermédiaire sur une longe de 2m.

H.5.3. Le radeau de sauvetage

Le radeau de survie doit être conforme aux RSO 4.20, l'équipement dépend de la catégorie RSO de la course considérée (radeau moins de 24h jusque la catégorie 2, plus de 24h pour la catégorie 1 ou radeau moins de 24 h + grab bag/sac de survie pour la catégorie 1).

Le radeau embarqué doit être de l'un des types suivant :

- PLASTIMO TRANSOCEAN ISAF/OSR ISO 9650-1 4P ou 6P T1 <24H CONTENEUR

Le radeau de sauvetage doit être arrimé dans le logement du BIB (voir annexe P).

Poids radeau :

Radeau 4 places < 24 heures : Conteneur : 33.5 kg

Radeau 6 places < 24 heures : Conteneur : 38 kg

La présence de l'un de ces types de radeau à bord, quel que soit la catégorie de course est impérative

H.5.4. Réflecteur Radar

Réflecteur radar conforme au RSO article 4.10.1.

Pour les réflecteur Radar de type « tubulaire », ils doivent être à poste fixe, au niveau des barres de flèches.

Note : Le réflecteur radar figure dans les RSO ; même si un AIS est présent.

H.5.5. Fusées

Voir RSO 4.23, présentes dans le sac ou conteneur de survie

H.5.6. Tableau des emplacements du matériel de sécurité

Conforme au RSO 4.12

5.02.3 b), an intermediate karabiner on a 2m lanyard.

H.5.3. The liferaft

The liferaft must comply with OSR 4.20, the equipment depends on the OSR category of the race in question (liferaft less than 24 hours up to category 2, more than 24 hours for category 1 or liferaft less than 24 hours + grab bag for category 1).

The raft on board must be one of the following types:

- PLASTIMO TRANSOCEAN RAFT ISAF/OSR ISO 9650-1 4P or 6P T1 <24H CONTAINER

The liferaft must be stowed in the BIB housing (see appendix P).

Liferaft weight :

4-seater liferaft < 24 hours: Container: 33.5 kg

Liferaft 6 places < 24 hours : Container : 38 kg

It is imperative that one of these types of liferaft be on board, whatever the race category

H.5.4. Radar reflector

Radar reflector complying with OSR article 4.10.1.

For "tubular" type radar reflectors, they must be in a fixed position, level with the spreaders.

Note: The radar reflector appears in the OSR, even if an AIS is present.

H.5.5. Flares

See OSR 4.23, present in the survival bag or container.

H.5.6. Table of safety equipment locations

In accordance with OSR 4.12

H.6. Réserves de boissons / Drink Reserves

L'usage de dessalinisateur est interdit

The use of watermakers is prohibited

H.6.1. Eau potable de secours (suivant RSO)

Un jerrican de 10 Litres, sans robinet, muni d'un cordage, rempli de 9 litres d'eau douce environ est obligatoire à bord lorsque les RSO le demandent. Ce jerrican doit être marqué « SURVIE », du n° de voile et du nom du bateau. Pas de robinet, Ce jerrican est plombé

Emplacement : voir Annexe P

H.6.1. Emergency drinking water (according to OSR)

A 10 litre jerry can, without tap, fitted with a rope, filled with approximately 9 litres of fresh water is compulsory on board when requested by the OSR. This jerry can must be marked "SURVIVAL", with the sail number and the name of the boat. No tap, this jerry can is sealed.

Location: see Appendix P

H.6.2. Réserves de boissons mobiles

Emplacement libre.

H.6.2. Mobile drink reserves

Free space.

La Classe (CC30) impose à ses adhérents l'utilisation de contenants réutilisables, pas de bouteilles en plastique pour l'eau plate.

The Class (CC30) requires its members to use reusable containers, no plastic bottles for still water.

H.6.3. Réserves de boissons fixes

Pour les courses de catégorie RSO 1, des (nombre en conformité avec la catégorie RSO de la course et le nombre d'équipiers) jerricans rigides alimentaires de 20 L chacun sont obligatoires. Ils doivent être remplis au départ et plombés dans les coffres de bancs du carré, (voir descriptif en Annexe P)

H.6.3. Fixed drinks tanks

For OSR category 1 races, rigid food jerry cans (number in accordance with the OSR category of the race and the number of crew members) of 20 L each are compulsory. They must be filled at the start and sealed in the benches in the saloon (see description in Appendix P).

CHAPITRE I – REGLES CONCERNANT LES EPREUVES / CHAPTER I EVENT RULES

Ce chapitre ne s'applique qu'aux épreuves inscrites au calendrier de la Classe (CC30).

This chapter only applies to events on the Class calendar (CC30).

I.1. Catégories d'épreuves / Events Categories

Le type d'épreuve est précisé dans l'avis de course (solitaire, double, équipage), le nombre de course et leur catégorie.

The type of event is specified in the notice of race (single-handed, double-handed, crewed), the number of races and their category.

Ceci conditionne les matériels, équipements, la présence de plombage et le calcul de pénalités. Catégories d'épreuves pour information, (voir RSO section 2)

This determines the materials, equipment, the presence of seals and the calculation of penalties.

Race categories for information purposes (see OSR section 2)

- **Catégorie 0** : n'est pas concerné
- **Catégorie 1** : Courses de longue distance, loin au large, où les voiliers doivent être complètement autonomes pendant de longues périodes, capables de résister à de fortes tempêtes et en mesure de faire face à

- **Category 0**: not concerned
- **Category 1**: Long distance races, far offshore, where yachts must be completely self-sufficient for long periods,

des urgences sérieuses sans espoir d'assistance extérieure. RSO 2.01.2.
Exemple : courses transatlantiques

- **Catégorie 2** : Courses d'une longue durée le long ou non loin des côtes ou dans de grands golfes ou grands lacs non protégés, où une grande autonomie est demandée aux voiliers. RSO 2.01.3.
Exemple : Fastnet Race, Middle Sea Race ...
- **Catégorie 3** : Courses en pleine mer, dont la plus grande part se déroule dans des zones relativement protégées ou proches des côtes. RSO 2.01.4.
Exemple : Ar Men Race, Cowes-Dinard, Dhream Cup
- **Catégorie 4** : Courses courtes, proches de la côte dans des eaux relativement chaudes ou des eaux protégées se déroulant normalement de jour. RSO 2.01.5
Exemple : Spi ouest France, SNIM
- **Catégories 5** : Pour les épreuves déclarées en catégorie 5, ce sont les matériels, équipements et dispositions de la catégorie 4 qui s'appliquent.

Les RSO peuvent être consultées sur le site web de Word Sailing et, pour la traduction française, ainsi que pour les dispositions particulières prises par la FFVoile, sur celui de la FFVoile, rubrique Réglementation. Le texte anglais prévaut.

L'organisateur précisera :

- Le type d'épreuve (solitaire, double, équipage)
- La catégorie RSO applicable

Ceci conditionne, les matériels, les équipements ainsi que les dispositions obligatoires et/ou autorisées, les plombages, les pénalités.

capable of withstanding heavy storms and able to cope with serious emergencies without hope of outside assistance. OSR 2.01.2. Example: transatlantic races

- **Category 2**: Races of long duration along or not far from the coast or in large unprotected gulfs or lakes, where a high degree of autonomy is required of the yachts. OSR 2.01.3. Example: Fastnet Race, Middle Sea Race ...
- **Category 3**: Open sea races, most of which take place in relatively protected areas or close to the coast. OSR 2.01.4. Example: Ar Men Race, Cowes-Dinard, Dhream Cup
- **Category 4**: Short races, close to the coast in relatively warm or protected waters, normally sailed during the day. OSR 2.01.5
Example: Spi Ouest France, SNIM
- **Category 5**: For events declared as category 5, the materials, equipment and provisions of category 4 apply.

The OSR can be consulted on the Word Sailing website and, for the French translation, as well as for the special provisions made by the FFVoile, on the FFVoile website, under Regulations. The English text prevails.

The organiser will specify:

- The type of event (single-handed, double-handed, crewed)
- The applicable OSR category

This conditions the materials and equipment as well as the compulsory and/or authorised provisions, seals and penalties.

I.2. Contrôles et vérification durant une épreuve / Checks and verifications during an event

I.2.1. Heure de mise en conformité

Lorsque cette heure est définie (instructions de course, tableau officiel). Après cette heure, seul le matériel suivant peut être débarqué :

- Les tauds de voile (généris, grand voile)
- Les pare-battages

I.2.1. Compliance time

When this time is defined (race instructions, official table). After this time, only the following equipment may be disembarked:

- Sail covers (genoa, mainsail)
- Fenders

- Les aussières

Après cette heure, seul le matériel suivant peut être embarqué

- L'avitaillement
- L'équipement (vêtements) de l'équipage
- L'équipement électronique portable

Cette heure tiendra compte du programme de sortie des bateaux défini par l'organisateur. Les numéros des bateaux désignés par tirage au sort pour contrôles resteront à la discrétion du jury et ne seront pas diffusés. En cas de retard à terre, les bateaux doivent rester en configuration de course, des contrôles peuvent être effectués à tout moment. Le comité de course peut envoyer éventuellement un retard pour permettre à ces contrôles de se dérouler dans de bonnes conditions.

Il ne peut pas être réalisé de carénage à partir de l'heure de mise en conformité

1.2.2. Sortie d'eau

Durant une épreuve, toute sortie d'eau est interdite. En cas d'évènement exceptionnel (intervention majeure sur les œuvres vives) et après avis favorable du Comité Technique (décision motivée et affichée sur le panneau officiel de l'épreuve), la mise à terre du bateau concerné sera autorisée.

Pendant la durée de mise à terre, il est interdit d'intervenir sur des parties du bateau non concernées par la sortie d'eau. Le carénage de la coque est interdit (sauf dans la zone connexe à la réparation).

1.2.3. Contrôles des feux de Navigation

Les contrôles de fonctionnement des feux de navigation (principaux et secours) peuvent être réalisés avant l'épreuve.

1.2.4. Réparation des voiles

Durant une épreuve, les voiles peuvent être réparées, si la surface réparée est supérieure à 30% de la surface totale cette voile sera considérée comme renouvelée (voir paragraphe G.2.2), elle doit rester conforme

- Halyards

After this time, only the following equipment may be taken on board

- Victualling supplies
- Crew clothing
- Portable electronic equipment

This time will take into account the boat departure schedule defined by the organiser. The numbers of the boats drawn for inspection will remain at the discretion of the jury and will not be published. In the event of a delay ashore, the boats must remain in race configuration, and checks may be carried out at any time. The race committee may send a delay to allow these checks to take place in good conditions.

No careening may be carried out from the time of compliance.

1.2.2. Leaving the water

It is forbidden to leave the water during an event. In the case of an exceptional event (major intervention on the living structures) and after a favourable opinion from the Technical Committee (decision stating the reasons and displayed on the official notice board for the event), the boat concerned may be allowed to go ashore.

While the boat is in the water, no work may be carried out on any part of the boat that is not affected. Careening of the hull is forbidden (except in the repair area).

1.2.3. Checks on the navigation lights

Checks on the operation of the navigation lights (main and emergency) may be carried out before the event.

1.2.4. Sail Repairs

During a race, sails may be repaired, if the repaired surface is greater than 30% of the total surface this sail will be considered as renewed (see paragraph G.2.2.), it must remain in conformity with the Chapter G

au Chapitre G Ceci fait l'objet d'une déclaration au comité course.

This is reported to the race committee.

1.2.5. Remplacement de voiles

Si une voile est détruite ou non réparable dans les temps, elle pourra être remplacée par une voile conforme au RCC30. Autorisation comité course obligatoire.

1.2.5. Sail replacement

If a sail is destroyed or cannot be repaired in time, it may be replaced by a sail complying with the C30CR. Race committee authorisation required.

1.3. Plombage / Sealing

1.3.1 Plombage équipements

Plusieurs équipements du voilier doivent rester à des emplacements spécifiques définis dans les présentes règles.

Un ou des fils textiles ou métalliques ou plastiques, bouclés par un sertissage inviolable, passés dans ces équipements et dans un perçage du bateau ou dans un élément inamovible (padeye collées) limitent leur déplacement ou leur utilisation. La pose d'un plombage supplémentaire est autorisée. Voir [Annexe P](#), le matériel plombé + mouillage.

1.3.1 Equipment sealing

Several items of equipment on the boat must remain in specific locations as defined in these rules.

One or more textile or metal or plastic threads, looped by a tamper-proof crimp, passed through this equipment and through a hole in the boat or in an immovable element (glued padeye) limit their movement or use. Additional sealing is permitted. See [Appendix P](#), equipment with seals + anchors.

Ce ou ces fils de plombage ne peuvent être rompus que dans les cas suivants :

- Utilisation du mouillage lourd (dans ce cas le skipper devra informer le plus rapidement possible le comité de course).
- Toute autre rupture accidentelle devra être signalée au comité de course

This lead or these seals can only be broken in the following cases:

- Use of the heavy anchor (in this case the skipper must inform the race committee as soon as possible).
- Any other accidental breakage must be reported to the race committee.

Un écrit décrivant les circonstances de cette rupture de plombage devra être écrit à la fin de la course et remis au jury avant le temps limite de dépose des réclamations.

A written report describing the circumstances of this seal breakage must be written at the end of the race and given to the jury before the time limit for lodging complaints.

1.3.2. Plombage moteur

Plombage moteur pour les courses de catégorie 1, 2, 3 pourra être requis.

1.3.2. Engine sealing

Engine sealing may be required for category 1, 2 and 3 races.

1.3.3. Utilisation du moteur

1.3.3. Using the engine

I.3.3.1. Utilisation du moteur pour prévenir d'un abordage

Quand, par suite de conditions météorologiques générant des vents faibles, les possibilités d'évolution des bateaux se trouveront réduites au point d'entraîner un risque de collision imminent avec des navires faisant route dans des zones à forte densité de trafic, les concurrents seront autorisés à utiliser le moteur pour éviter une collision dans *les conditions prescrites par la RCV 42.3 (i)*.

Immédiatement après cette manœuvre les concurrents devront informer le directeur de course.

Après l'arrivée ils devront déposer un rapport détaillé auprès du comité de course dans le temps limite du dépôt des réclamations.

I.3.3.2. Utilisation du moteur pour enclencher une marche arrière uniquement pour enlever d'éventuels objets indésirables

Il est autorisé d'utiliser le moteur en marche arrière pour enlever d'éventuels objets indésirables qui pourraient être pris dans les appendices immergés, et uniquement pour cela. En aucun cas la marche du moteur ne doit permettre de favoriser la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.

Les conditions de recours à la présente dérogation devront faire l'objet du suivi restrictif de la procédure suivante :

- Déclaration vers un bateau officiel avec accusé réception du message en début et fin de manœuvre.
- En cas d'impossibilité de contact d'un bateau officiel, déclaration vers l'un des concurrents les plus proches. Le cas échéant, il appartient au skipper d'en informer un bateau officiel dès que possible. En aucun cas, ces déclarations ne pourront être faites de façon réciproque entre deux concurrents.
- Cette règle ne s'applique pas entre le signal préparatoire et le départ.

I.3.3.1. Using the engine to avoid a collision

When, as a result of weather conditions generating light winds, the possibilities for boats to move forward are reduced to such an extent that there is an imminent risk of collision with vessels sailing in areas of high traffic density, competitors will be authorised to use the engine to avoid a collision under *the conditions prescribed by RRS 42.3 (i)*.

Immediately after this manoeuvre, competitors must inform the race officer.

After the finish, they must submit a detailed report to the race committee within the time limit for lodging complaints.

I.3.3.2. Use of the engine to engage reverse gear solely to remove any unwanted objects

The engine may be used in reverse solely to remove any unwanted objects that may be caught in the underwater appendages. Under no circumstances may the engine be used to assist the boat's progress towards the finishing line.

The conditions under which this derogation may be used must be subject to the following restrictive procedure:

- Declaration to an official boat with acknowledgement of receipt of the message at the start and end of the manoeuvre.
- If an official boat cannot be contacted, a declaration must be made to one of the nearest competitors. If necessary, it is up to the skipper to inform an official boat as soon as possible. Under no circumstances may these declarations be made reciprocally between two competitors.
- This rule does not apply between the preparatory signal and the start.

I.4 Equipements spéciaux / Special Equipment

Lorsque des équipements sont demandés ou fournis par les organisateurs, ils doivent obligatoirement rester à bord pendant toute la durée de la course. Leur utilisation doit être spécifiée dans l'avis de course et/ou les instructions de course.

Il est d'autre part possible d'embarquer une caméra (qui peut être sous-marine), appareil photo. Il en est de même pour un drone (+caméra).

When equipment is requested or supplied by the organisers, it must remain on board throughout the race. Their use must be specified in the notice of race and/or the race instructions.

It is also possible to take on board a camera (which may be underwater). The same applies to a drone (+ camera).

I.5 Remorquage / Towing

Être obligé de se faire remorquer pendant la course, signifie abandon de la course en cours.

If you are obliged to be towed during the race, you will be disqualified from the race in progress.

I.6. Infractions aux Règles de Classe et ses Annexes / Infractions of the Class Rules and their Appendices

I.6.1. Instruction de ces Infractions

Les pénalités dont il est fait état dans ces règles de classe (RCC30), sont des réponses à des infractions au RCC30 constatées durant une épreuve. Les infractions qui seraient constatées en dehors d'une épreuve sont décrites au Chapitre J – Infraction aux règles de Classe, constatée en dehors des épreuves sportives.

En cas de constatation d'une infraction, le Comité Technique doit réclamer, il revient alors au jury de chaque épreuve d'instruire chaque cas *conformément aux RCV*.

I.6.1 Investigation of these infringements

The penalties referred to in these class rules (C30CR) are in response to infringements of the C30CR observed during an event. Infringements discovered outside an event are described in Chapter J - Infringements to the class rules discovered outside sporting events.

If an infringement is observed, the Technical Committee must make a claim, and it is then up to the jury of each event to investigate each case *in accordance with the RRS*.

I.6.2. Pénalités, Annexes, et/ou Interprétation

I.6.2.1. Infraction ayant un effet direct sur les performances

I.6.2. Penalties, Annexes and/or Interpretation

I.6.2.1. Infringements having a direct effect on performance

Modification intentionnelle de la coque, des safrans, de la quille, du gréement ou toute autre modification majeure :

- Disqualification pour les courses déjà courues de l'épreuve en cours. Les corrections doivent être apportées pour participer aux courses à suivre. Le certificat de conformité est suspendu dans l'attente de l'application des corrections.

Non-respect (mineurs) des dimensions prescrites des appendices :

- 15% du nombre d'inscrits pour les courses courues ainsi. Les corrections doivent être apportées pour participer aux épreuves suivantes, l'épreuve en cours peut se poursuivre, mais avec 15% de pénalité à chaque course. Le certificat de conformité est suspendu dans l'attente de l'application des corrections.

Non-respect (mineurs) des dimensions prescrites pour les voiles :

- 15% du nombre d'inscrits pour les courses courues + mise à niveau immédiate des voiles
- Pour les cas non intentionnels mineurs ou dus à une usure possible (*RCV 64.4.a*)
- Voir *RCV*

1.6.2.2. Absence de poids correcteurs

Disqualification pour les courses déjà courues durant l'épreuve, suspension du certificat de conformité. La participation aux courses et épreuves ultérieures ne pourra avoir lieu qu'une fois les poids correcteurs à nouveau en place, ce qui rétablira la validité du certificat de conformité.

Le skipper peut, à cette occasion demander (à ses frais), une nouvelle pesée PAN pour établir la valeur des poids correcteurs.

1.6.2.3. Modification d'accastillage ou d'accessoires

15% minimum de pénalités du nombre d'inscrits appliquée sur les points obtenus

Intentional modification of the hull, rudders, keel, rigging or any other major modification:

- Disqualification for races already run in the current event. Corrections must be made in order to take part in the races to follow. The certificate of conformity will be suspended pending application of the corrections.

Non-compliance (minor) with the prescribed dimensions of the appendages:

- 15% of the number of entries for races run in this way. Corrections must be made in order to take part in subsequent races. The race in progress may continue, but with a 15% penalty for each race. The certificate of conformity is suspended until the corrections have been made.

Non-compliance (minor) with the prescribed dimensions for sails :

- 15% of the number of entrants for the races run + sails immediately upgraded.

For minor unintentional cases or due to possible wear and tear (*RRS 64.4.a*)

- See *RRS*

1.6.2.2. Absence of corrective weights

Disqualification for races already run during the event, suspension of the certificate of conformity. Participation in subsequent races and events will only be possible once the correction weights are back in place, which will restore the validity of the certificate of conformity.

The skipper may, on this occasion (at his own expense), request a new PAN weighing to establish the value of the corrective weights.

1.6.2.3. Modification of fittings or accessories

Minimum 15% penalty on the number of entries applied to the points obtained.

I.6.2.4. Non-respect du nombre de voiles nouvelles, du nombre de voiles à bord

Disqualification pour les courses déjà courues de l'épreuve en cours.

Note1 : le nombre de voiles autorisées à bord peut être modifié suivant l'avis de course.

Note2 : le nombre de voiles nouvelles autorisées à bord peut être modifié suivant l'avis de course avec accord préalable de la classe.

I.6.2.5. Remplacement, réparation ou perte d'une voile

Le coureur doit avertir le comité de course par écrit de la perte, de la destruction ou de la réparation d'une voile nécessitant une intervention extérieure.

Le remplacement ne peut se faire que par une voile conforme aux règles de classe (RCC30).

La réparation doit se faire conformément à l'article [I.2.4. Réparation des voiles]

Dans le cas où le coureur n'informerait pas le comité de course, ce dernier doit en informer le jury, la pénalité pour cette infraction ne peut être inférieure à 10% du nombre d'inscrits.

I.6.2.6. Assistance et communications

En cas de non-respect des règles d'assistance et de communication, notamment dans le cadre du non-respect de la charte de non routage, le coureur devra être disqualifié pour l'ensemble de l'épreuve concernée.

I.6.3. Rupture(s) de plomb, absence de plomb**I.6.3.1. Infraction constatée vis-à-vis de I.3.1 Plombage équipements**

Suivant l'appréciation du jury, pénalité de 2 minutes maximum par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée si classement au temps ou 5% maximum du nombre d'inscrits pour la course concernée si classement au point, cette pénalité sera appliquée selon les modalités de la RCV 44.3 (c).

I.6.2.4. Failure to comply with the number of new sails and the number of sails on board

Disqualification for races already run in the current event.

Note1 : the number of sails authorised on board may be modified according to the notice of race.

Note2 : the number of new sails authorised on board may be modified according to the notice of race with the prior agreement of the class.

I.6.2.5. Replacement, repair or loss of a sail

The competitor must inform the race committee in writing of the loss, destruction or repair of a sail requiring external intervention.

The sail may only be replaced by one that complies with the class rules (C30CR).

Repairs must be carried out in accordance with article [I.2.4. Sail repairs].

If the competitor does not inform the race committee, the latter must inform the jury. The penalty for this offence may not be less than 10% of the number of entries.

I.6.2.6. Assistance and communications

In the event of failure to comply with the assistance and communication rules, in particular in the context of failure to comply with the non-routing charter, the rider shall be disqualified for the entire event concerned.

I.6.3. Lead break(s), absence of lead**I.6.3.1. Infraction observed with regard to I.3.1. Equipment sealing**

At the jury's discretion, a maximum penalty of 2 minutes per 100 nautical miles of course for the race concerned if classified on time or a maximum of 5% of the number of entries for the race concerned if classified on points. This penalty will be applied in accordance with RRS 44.3 (c).

I.6.3.2. Infraction constatée vis-à-vis du plombage du mouillage lourd

Toute utilisation en course du mouillage « lourd » doit donner lieu à une déclaration à l'arrivée. L'absence de déclaration se traduit par les pénalités décrites en I.6.3.1. Infraction constatée vis-à-vis de I.3.1 Plombage équipements

Les conditions ayant amené à utiliser le mouillage lourd sont laissées à l'appréciation du jury ; qui décidera ou non d'appliquer les pénalités prévues en I.6.3.1. Infraction constatée vis-à-vis de I.3.1 Plombage équipements.

I.6.3.3 Infraction constatée vis-à-vis de I.3.2. Plombage moteur

Pour les courses de catégorie RSO 1 :

- Suivant l'appréciation du jury, pénalité de 1 minute minimum par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée à la disqualification si le classement se fait en temps ou de 15% minimum du nombre d'inscrits à la disqualification pour la course concernée si classement se fait par points.

Pour les courses de catégories RSO 2, 3 et 4 :

- Suivant l'appréciation du jury, pénalité de 5 minutes minimum par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée à la disqualification si classement en temps ou de 15% minimum du nombre d'inscrits à la disqualification pour la course concernée si classement par points.

Cette pénalité s'appliquera à la course (la manche ou l'étape) durant laquelle l'infraction a été constatée et devra être adaptée aux gains évalués pour cette infraction.

I.6.3.2. Infringement of heavy anchor seal

Any use of the heavy anchor during a race must be declared at the finish. Failure to make a declaration will result in the penalties described in I.6.3.1 Infringement of I.3.1 Equipment sealing.

The jury will decide whether or not to apply the penalties described in I.6.3.1. Infringement of I.3.1. Equipment sealing.

I.6.3.3 Infringement of I.3.2. Engine seal

For OSR category 1 races:

- At the jury's discretion, a penalty of at least 1 minute per 100 nautical miles of course started for the race concerned, leading to disqualification if the classification is based on time, or at least 15% of the number of entrants, leading to disqualification for the race concerned if the classification is based on points.

For races in OSR categories 2, 3 and 4:

- At the jury's discretion, a penalty of at least 5 minutes per 100 nautical miles of course started for the race concerned, leading to disqualification if the classification is based on time, or at least 15% of the number of entrants, leading to disqualification for the race concerned if the classification is based on points.

This penalty will apply to the race (heat or leg) during which the infringement was observed and must be adapted to the winnings assessed for this infringement.

I.6.3.4. Infraction constatée vis-à-vis de I.3.3. Utilisation du moteur

Disqualification pour la course où l'infraction a été constatée.

I.6.3.4. Infringement of I.3.3. Use of the engine

Disqualification for the race in which the infringement was observed.

CHAPITRE J – INFRACTION AUX REGLES DE CLASSE, CONSTATEE EN DEHORS DES EPREUVES SPORTIVES / CHAPTER J INFRINGEMENTS TO CLASS RULES OUTSIDE EVENTS

J.1. Traitements de ces infractions / Infringements Administration

En cas d'infraction aux RCC30 complétées par les Annexes et les interprétations, une instruction, telle que décrite ci-dessous, sera ouverte par la Classe (CC30).

In the event of an infringement of the C30CR supplemented by the Appendix and interpretations, an investigation, as described below, will be opened by the Class (CC30).

Le contrôle de la conformité est dévolu à la Commission Jauge, sa mission est de contrôler la conformité aux Règles de Classe (RCC30), de répondre aux éventuelles demandes d'interprétation, de gérer les éventuelles infractions supposées en dehors des périodes de régates, de fournir la position technique officielle sur l'interprétation d'une ou plusieurs règles de classe à un jury qui instruirait lors d'une régata.

Its mission is to check compliance with the Class Rules (C30CR), to respond to any requests for interpretation, to deal with any alleged infringements outside the regatta periods, to provide the official technical position on the interpretation of one or more class rules to a jury instructing during a regatta.

La Commission de jauge peut rechercher tout avis et informations au sein de la CC30 ou en dehors de celle-ci, afin de répondre aux chefs de mission qui lui sont impartis dans le cadre de sa mission.

The Measurement Committee may seek advice and information from within or outside the CC30, in order to respond to the tasks assigned to it within the framework of its mission.

Toutefois la Commission de jauge ne peut pas faire appel à un sachant qui aurait un potentiel conflit d'intérêt dans le dossier qu'elle instruit.

However, the Measurement Committee may not call upon an expert who may have a potential conflict of interest in the case it is investigating.

Pour les infractions mineures, la Commission de jauge est habilitée à instruire techniquement. Elle rend sa décision au skipper ou au propriétaire ainsi qu'au Président et au Bureau de la Classe (CC30). Cette décision est publiée sur le site internet de la Classe.

For minor infringements, the Measurement Committee is authorised to carry out technical investigations. It gives its decision to the skipper or owner as well as to the President and the Class Office (CC30). This decision is published on the Class website.

En cas d'infraction majeure, ou d'une tricherie avérée, la Commission de Jauge instruit et

In the event of a major infringement, or proven cheating, the Measurement Committee will investigate and send its detailed report to the President of the Class,

transmet son rapport circonstancié au Président de la Classe qui applique la procédure prévue dans les statuts de la Classe (transmission à l'Autorité Nationale).

Dans les deux cas la Commission de Jauge suspend, à titre conservatoire, le certificat de conformité.

Dans le cas d'infraction mineure, la Commission de Jauge redonne le certificat de conformité lorsque le litige est réglé.

Dans le cas d'infraction majeure, la Commission de Jauge attend le délibéré de l'instance nationale saisie.

FIN DES REGLES DE CLASSE

who will apply the procedure set out in the Class Statutes (transmission to the National Authority).

In both cases, the Measurement Commission suspends the certificate of conformity as a precautionary measure.

In the case of a minor infringement, the Measurement Commission will reinstate the certificate of conformity once the dispute has been settled.

In the case of a major infringement, the Measurement Committee awaits the decision of the national body to which the case has been referred.

END OF CLASS RULES